RECUEIL DES DÉCISIONS DE L'OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA REPORTS

1988

Arrêtiste/Editor
Claude Cyr, LL.L.

Canada

92-07594/

Données de catalogage avant publication (Canada)

L'Office national des transport au Canada

Recueil des décisions de l'Office national des transports du Canada = National Transportation Agency of Canada Reports

1988-
Annuel.
Texte en français et en anglais.
Fait suite au: Recueil des décisions de la Commission canadienne des transports. Canadian Transport Commission Reports,
ISSN 0833-7349.
Key title: Recueil des décisions de l'Office national des transports.
ISSN 1188-7532

1. Transport -- Droit -- Canada -- Jurisprudence -- Périodiques. 2. Titre: Recueil des décisions de l'Office national des transports.

KE2076.54.N37 343.7109'3'02646 C92-099668-XF

Canadian Cataloguing in Publication Data

National Transportation Agency of Canada

Recueil des décisions de l'Office national des transports du Canada = National Transportatio Agency of Canada Reports

1988-
Annual.
Text in English and French.
Continues: Canadian Transport Commission Reports. Recueil des décisions de la Commission canadienne des transports,
ISSN 0833-7349.
Key title: National Transportation Agency of Canada Reports.
ISSN 1188-7532

1. Transportation -- Law -- Canada -- Cases -- Periodicals. 2. Title: National Transportation Agency of Canada Reports.

KE2076.54.N37 343.7109'3'02646 C92-099668-

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992

©Minister of Supply and Services Canada 1992

En vente au Canada par l'entremise des
Librairies associées et autres libraires
ou par la poste auprès du
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue TW1-4-1988
ISBN 0-660-57310-5

Available in Canada through the
Associated Bookstores and other booksellers
or by mail from
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. TW1-4-1988
ISBN 0-660-57310-5

OFFICE NATIONAL

DES TRANSPORTS

DU CANADA

« ... la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transport comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions ... »

Paragraphe 3(1) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*

NATIONAL

TRANSPORTATION

AGENCY OF CANADA

"...a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic weel-being and growth of Canada and its regions ..."

Subsection 3(1), *National Transportation Act, 1987*

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA - 1988

PRÉSIDENT

L'honorable Erik Nielsen

VICE-PRÉSIDENT

Micheline Beaudry

MEMBRES

Craig S. Dickson, Nicolle Forget, Marcel Lambert*, James D. Mutch, Edmund J. O'Brien, Keith Penner, James M. McDonough*, Edward Weinberg

HAUTE DIRECTION

Keith Thompson
Directeur exécutif

Suzanne Clément
Secrétaire

Margaret Bloodworth
Directeur général
Direction générale du règlement des différends

Amelita Armit
Directeur général
Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché

Mike Parry
Directeur général
Direction générale des subventions au transport

Ken Tikkanen (Intérim)
Directeur général
Direction générale de la sécurité ferroviaire

David Smith
Directeur général
Direction générale des services de gestion

Marie-Paule Scott
Avocat général
Direction générale des services juridiques

* membres temporaires

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA - 1988

CHAIRMAN

The Honourable Erik Nielsen

VICE-CHAIRMAN

Micheline Beaudry

MEMBERS

Craig S. Dickson
Edmund J. O'Brien
Nicolle Forget
Keith Penner
Marcel Lambert*
James M. McDonough*
James D. Mutch
Edward Weinberg

PRINCIPAL OFFICERS

Keith Thompson
Executive Director

Suzanne Clément
Secretary

Margaret Bloodworth
Director General
Dispute Resolution Branch

Amelita Armit
Director General
Market Entry and Analysis Branch

Mike Parry
Director General
Transportation Subsidies Branch

Ken Tikkanen (Acting)
Director General
Rail Safety Branch

David Smith
Director General
Management Services Branch

Marie-Paule Scott
General Counsel
Legal Services Branch

* Temporary Members

PRÉFACE

L'Office national des transports du Canada (l'Office) a été créé le 1er janvier 1988 par la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. L'Office remplace la Commission canadienne des transports, qui était en place depuis 1967, comme organisme fédéral de réglementation des transports.

Le principe directeur de la nouvelle loi sur les transports prône une intervention moindre de l'État pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entreprise. Dorénavant, les transports seront régis davantage par les forces du marché grâce à l'allégement de la réglementation économique. Le nouvel organisme a une vocation toute particulière en matière de réglement des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

Le présent Recueil des décisions de l'Office national des transports du Canada a été produit par l'Office. La coordination et l'édition de ce recueil a été soumise à la Direction générale des services juridiques, en collaboration avec la Direction des services des communications, la Direction des services de l'informatique et les Services de traduction, qui ont fourni les services techniques requis.

À cet égard, nous aimerions remercier Mmes Barbara Clarke, Lyne Séguin, Kim Carscadden, Louise Henry et Josée Monast, de la Direction des services de l'informatique pour leur précieuse collaboration à la mise en page de cet ouvrage. Nous sommes aussi très reconnaissant auprès de Mlle Irene Harrison et M. Sylvain Vézina, de la Direction des services des communications, pour leurs conseils prodigués dans l'élaboration du recueil et, tout particulièrement, pour la révision minutieuse de cet ouvrage.

PREFACE

The National Transportation Agency of Canada (the Agency) assumed responsibility for the federal regulation of Canadian transportation on January 1, 1988. It was established under the *National Transportation Act, 1987* and replaces the Canadian Transport Commission which had regulated transportation in Canada since 1967.

The new transportation legislation is based on the premise that less government interference encourages innovation and enterprise. Transportation is now oriented towards a more competitive market place. Economic regulation has been reduced; in establishing the new regulatory body, there is a new emphasis on problem-solving services and protecting the public interest.

This National Transportation Agency of Canada Report is an in-house production. The Agency's Legal Services Branch was given the responsibility for the full coordination and production of the Report in cooperation with the Communications Services Directorate, the Informatic Services Directorate and Translation Services which would provide the technical assistance required.

In this regard, we would like to thank Ms. Barbara Clarke, Lyne Séguin, Kim Carscadden, Louise Henry and Josée Monast of Informatics Services Directorate for their vital collaboration in the technical editing process. We are grateful to Ms. Irene Harrison and Mr. Sylvain Vézina from the Communications Services Directorate for their invaluable support and guidance in the elaboration of the Report and for thoroughly reviewing the work.

Essentiellement, les sections de ce recueil sont disposée selon un modèle identique à celui de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* et suivit par les autres lois et règlements appliqués par l'Office. Le Guide de rédaction de la Cour suprême du Canada a été utilisé en guise de référence et en vue de répondre à un besoin d'uniformisation.

Des sommaires de décisions précèdent toutes les décisions, arrêtés, lettre-décisions et rapports de l'Office contenus dans ce recueil. Les tables des matières ainsi qu'un index des sujets bilingues procureront aux lecteurs des modes de recherches additionnelles.

Essentially, the sections of the Report follow the *National Transportation Act, 1987* pattern, which is followed by all other related statutes and regulations administered by the Agency. The Supreme Court Style Manual was used as a guide for uniformity in the publication.

Comprehensive headnotes precede all selected Agency decisions, orders, letter-decisions and reports. Bilingual Tables of Contents and a Subjet Index will provide readers with additional research capability.

Me Claude Cyr
Arrêtiste / Editor

SOMMAIRE

Page de titre i

Données de catalogage avant publication ii

Politique de l'Office national des transports iii

Président, membres et haute direction v

Préface vii

Sommaire ix

Table générale des décisions, arrêtés, lettre-décisions et rapports xi

Table de la jurisprudence et de la doctrine citées xix

Table des décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT xxi

Table des lois, règlements et règles cités xxv

Décisions

Partie I 1
Partie II 49
Partie III 91
Loi sur le pilotage 317
Loi sur les chemins de fer 327
Loi sur le transport du grain de l'Ouest 371

Index des sujets 385

CONTENTS

Title Page i

Canadian Cataloguing in Publication Data ii

National Transportation Agency Policy iv

Chairman, Members and Principal Officers vi

Preface vii

Contents ix

General Table of Decision, Orders, Letter-decisions and Reports xv

Table of Cases and Authorities Judicially Cited xix

Table of CTC and NTA Decisions and Orders Cited xxiii

Table of Statutes, Regulations and Rules Cited xxix

Decisions

Part I 1
Part II 49
Part III 91
Pilotage Act 317
Railway Act 327
Western Grain Transportation Act 371

Subject Index 391

TABLE GÉNÉRALE DES DÉCISIONS, ARRÊTÉS, LETTRE-DÉCISIONS ET RAPPORTS

Page

A

Administration de pilotage de l'Atlantique (Re) 319
Air 2000 Airlines Ltd. - Décision (Re) 80
Air 2000 Airlines Ltd. - Lettre-décision (Re) 86
Air 2000 Airlines Ltd. - Lettre-décision (Re) 88
Air West 65
Alberta Gas Chemicals Inc. (Re) 114

C

Canadien Pacifique Ltée (Re) 3
Canadien Pacifique Ltée (Re) 93
Canadien Pacifique Ltée (Re) 362
Canadien Pacifique Ltée - Subdiv. Boundary (Re) 268
Canadien Pacifique Ltée - Subdiv. Carleton Place (Re) 306
Cargill Ltd. (Re) 149
Churchill Falls (Labrador) Corp. Ltd. (Re) 56
CIL Inc. (Re) 159
Colombie-Britannique (Ministère du secrétariat provincial et des services gouvernementaux) (Re) 54
Commission canadienne des droits de la personne 45
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada 206
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada 343
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (Re) 100
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada - Passage de ferme 340
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada - Subdiv. Danville (Re) 208
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada - Subdiv. Chester (Re) 214
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada - Subdiv. Chester (Re) 225
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada - Subdiv. Granby (Re) 250
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada - Subdiv. St-Raymond (Re) 226
Conseil du hameau de Coral Harbour 75

D

Domtar Inc. (Re) 165

E

Page

Erickson Air Crane (Canada) Ltd. 63
Essex Terminal Railway Co. (Re) 174

K

KaBeelo Airways Ltd. 61

M

McMaster Meighen - Demande d'interprétation (Re) 6

N

Northwinds Northern Inc. 33

O

Ontario (Ministère des ressources naturelles) (Re) 51

P

Perimeter Airlines Ltd. et Air West (Re) 65

Q

Québecair - Air Québec Inc. (Re) 70

S

Page

Sportsmen's Resort 59

V

Vanier (Ville) - Passage inférieur (Re) 56
VIA Rail Canada Inc. (Re) 329
VIA Rail Canada Inc. - Service de nuit (Re) 19
Voyageur Colonial Ltée - Tarifs spéciaux de VIA (Re) 12
Voyageur Colonial Ltée - Rapport au gouverneur en conseil (Re) 345

W

Wardair Canada Inc. 9
Western Crushers c. Canadien Pacifique Ltée
et Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada 373

GENERAL TABLE OF DECISIONS, ORDERS, LETTER-DECISIONS AND REPORTS

Page

A

Air 2000 Airlines Ltd. - Decision (Re) 80
Air 2000 Airlines Ltd - Letter-Decision (Re) 86
Air 2000 Airlines Ltd. - Letter-Decision (Re) 88
Air West 65
Alberta Gas Chemicals Inc. (Re) 114
Atlantic Pilotage Authority (Re) 319

B

British Columbia (Ministry of Provincial Secretary and Government Services) (Re) 54

C

Canadian Human Rights Commission 45
Canadian National Railway Company 206
Canadian National Railway Company 343
Canadian National Railway Company - Farm Crossings 340
Canadian National Railway Co. (Re) 100
Canadian National Railway Co. - Danville Subdiv. (Re) 208
Canadian National Railway Co. - Chester Subdiv. (Re) 214
Canadian National Railway Co. - Chester Subdiv. (Re) 225
Canadian National Railway Co. - Granby Subdiv. (Re) 250
Canadian National Railway Co. - St-Raymond Subdiv. (Re) 226
Canadian Pacific Ltd. (Re) 93
Canadian Pacific Ltd. (Re) 362
Canadian Pacific Ltd. (Re) 3
Canadian Pacific Ltd. - Boundary Subdiv. (Re) 268
Canadian Pacific Ltd. - Carleton Place Subdiv. (Re) 306
Cargill Ltd. (Re) 149
Churchill Falls (Labrador) Corporation Ltd. 56
CIL Inc. (Re) 159

D *Page*

Domtar Inc. (Re) 165

E

Erickson Air Crane (Canada) Ltd. 63
Essex Terminal Railway Co. (Re) 174

H

Hamlet Council of Coral Harbour 75

K

KaBeelo Airways Ltd. 61

M

McMaster Meighen - Interpretation Request (Re) 6

N

Northwinds Northern Inc. 33

O

Ontario (Ministry of Natural Resources) (Re) 51

P

Page

Perimeter Airlines Ltd. and Air West (Re) 65

Q

Québecair - Air Québec Inc. (Re) 70

S

Sportsmen's Resort 59

V

Vanier (Town) - Subway Bridge (Re) 36
VIA Rail Canada Inc. (Re) 329
VIA Rail Canada Inc. - Overnight Service (Re) 19
Voyageur Colonial Ltd. - Report to the Governor in Council (Re) 345
Voyageur Colonial Ltd. - VIA's Special Tariffs (Re) 12

W

Wardair Canada Inc. 9
Western Crushers v. Canadian Pacific Ltd. and Canadian National Railway Co. 373

TABLE DE LA JURISPRUDENCE ET DE LA DOCTRINE CITÉES

Page

Air Care Limited c. United Steelworkers of America, [1976] 1 S.C.R. 2 208

Canadian Pacific Railway Company c. Attorney General of Quebec et al., [1965] S.C.R. 729; 85 C.R.T.C. 317 36

Jacques Gosselin c. General Motors of Canada, [1982] C.A. 385 208

Municipalité de Scarborough et C.P.R., 57 C.T. pp. 387 à 309 (Commission des transports du Canada) 36

Municipality of Metropolitain Toronto c. C.P.R., [1970-71] C.C.T. 22 36

****

TABLE OF CASES AND AUTHORITIES JUDICIALLY CITED

Page

Air Care Limited v. United Steelworkers of America, [1976] 1 S.C.R. 2 208

Canadian Pacific Railway Company v. Attorney General of Quebec et al., [1965] S.C.R. 729; 85 C.R.T.C. 317 36

Jacques Gosselin v. General Motors of Canada, [1982] C.A. 385 208

Borough of Scarborough and C.P.R., 57 B.T.C. p. 387 at 389 (Board of Transport Commissioners for Canada) 36

Municipality of Metropolitan Toronto v. C.P.R., [1970-71] C.T.C. 22 36

TABLE DES DÉCISIONS ET ARRÊTÉS DE LA CCT ET DE L'ONT

Arrêtés et ordonnances

Page

A) Office national des transports

Arrêté de l'ONT n° 1988-R-798, daté du 8 septembre 1988 3

B) Commission canadienne des transports

Ordonnance de la Commission des transports du Canada n° 119608, datée du 14 janvier 1966 19

Ordonnance de la Commission des transports du Canada n° 125356, datée du 24 août 1967 306

Ordonnance du CTCF de la CCT n° R-9675, datée du 2 septembre 1970 306

Ordonnance du CTCF de la CCT n° R-28991, datée du 24 mai 1979 37

Ordonnance du CTCF de la CCT n° R-30933, datée du 23 mai 1980 100

Ordonnance du CTCF de la CCT n° R-38000, datée du 29 avril 1985 . . . . . 19, 329

Ordonnance du CTCF de la CCT n° R-38191, datée du 3 juin 1985 306

Ordonnance du CTCF de la CCT n° R-38335, datée du 12 juillet 1985 36

Ordonnance du CTCF de la CCT n° R-38526, datée du 1er octobre 1985 93

Ordonnance du CTCF de la CCT n° R-40670, datée du 20 mai 1987 36

Ordonnance du CTCF de la CCT n° R-41430, datée du 31 décembre 1987 250

Ordonnance de la CCT n° W-335, datée du 1er décembre 1987 319

Décisions

Page

A) Office national des transports

Décision de l'ONT, datée du 18 mars 1988 (Trans Côte Inc.) 70

Décision de l'ONT n° 159-A-1988, datée du 21 juin 1988 33

Décision de l'ONT n° 193-R-1988, datée du 1er août 1988 225

Décision de l'ONT n° 230-A-1988, datée du 12 août 1988 . . . . . 86, 88

Décision de l'ONT n° 278-A-1988, datée du 24 août 1988 (Transfair Inc.) 70

Décision de l'ONT, datée du 26 août 1988 (Lignes Aériennes Inter-Québec Inc.) 70

Lettre-décision de l'ONT, datée du 3 novembre 1988 . . . . . 19, 88

B) Commission canadienne des transports

Décision du Comité de révision de la CCT, datée du 3 octobre 1979 (révisant l'ordonnance du CTCF n° R-28991, datée du 24 mai 1979) 36

Décision du CTCF de la CCT, datée du 22 janvier 1979 - Dossier n° 49305.2 (Objet : Notion de « bridge traffic ») 208

Décision du Comité de révision de la CCT, datée du 17 septembre 1985 100

Cargill Limited c. la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (Décision rendue sous forme de télex par la CCT en date du 18 mars 1986) 373

Décision du Comité de révision de la CCT 1986-02, datée du 6 juin 1986 (révisant l'Ordonnance du CTCF n° R-37470) 100

Décision du CTA de la CCT n° 11220, datée du 29 décembre 1987 70

TABLE OF CTC AND NTA DECISIONS AND ORDERS CITED

Orders

Page

A) National Transportation Agency

NTA Order No. 1988-R-798, dated September 8, 1988 3

B) Canadian Transport Commission

Board of Transport Commissioners for Canada, Order No. 119608, dated January 14, 1966 19

Board of Transport Commissioners for Canada, Order No. 125356, dated August 24, 1967 306

CTC-RTC Order No. R-9675, dated September 2, 1970 306

CTC-RTC Order No. R-28991, dated May 24, 1979 37

CTC-RTC Order No. R-30933, dated May 23, 1980 100

CTC-RTC Order No. R-38000, dated April 29, 1985 . . . . . 19, 329

CTC-RTC Order No. R-38191, dated June 3, 1985 306

CTC-RTC Order No. R-38335, dated July 12, 1985 36

CTC-RTC Order No. R-38526 dated October 1, 1985 93

CTC-RTC Order No. R-40670, dated May 20, 1987 36

CTC-RTC Order No. R-41430, dated December 31, 1987 250

CTC Order No. W-335, dated December 1, 1987 319

Decisions

Page

A) National Transportation Agency

NTA Decision, dated March 18, 1988 (Trans Côte Inc.) 70

NTA Decision No. 159-A-1988, dated June 21, 1988 33

NTA Decision No. 193-R-1988, dated August 1, 1988 225

NTA Decision No. 230-A-1988, dated August 12, 1988 . . . . . 86, 88

NTA Decision No. 278-A-1988, dated August 24, 1988 (Transfair Inc.) 70

NTA Decision dated August 26, 1988 (Lignes Aériennes Inter-Québec Inc.) 70

NTA Letter-decision dated November 3, 1988 . . . . . 19, 88

B) Canadian Transport Commission

CTC Review Committee Decision, dated October 3, 1979
(reviewing Order No. R-28991, dated May 24, 1979) 36

CTC-RTC Decision dated January 22, 1979
File No. 49305.2 (Re: Concept of Bridge Traffic) 208

CTC Review Committee Decision dated September 17, 1985 100

Cargill Limited v. Canadian National Railway Company
(Telex form decision rendered by the CTC on March 18, 1986) 373

CTC Review Committee Decision 1986-02, dated June 6, 1986
(reviewing CTC-RTC Order No. R-37470) 100

CTC-ATC Decision No. 11220, dated December 29, 1987 70

TABLE DES LOIS, RÈGLEMENTS ET RÈGLES CITÉES

LOIS

Page

Loi de 1987 sur le maintien des services ferroviaires, S.C. 1987, ch. 36
Général 268

Loi d'interprétation, S.R.C. 1970, ch. I-23
art. 35 93

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, ch. N-17
Général 45, 100
art. 3 319
art. 45(1) 93
art. 47 329
art. 59 329
art. 81 319

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34
art. 3 . . . . . 12, 19, 100
art. 3(1) 149, 165
art. 3(1)*c)* 174
art. 3(1)*g)*(iv) 114
art. 4 159
art. 31 345
art. 32 . . . . . 174, 268
art. 35(1) 93
art. 35(4) 12
art. 40(2) 12, 214
art. 41 . . . . . 19, 33, 268
art. 44(2) 36
art. 48 174
art. 59 . . . . . 75, 174
art. 59 à 63 373
art. 63.3 45
art. 67 . . . . . 51, 54, 56, 59, 80, 86
art. 67(1) 56
art. 68(2) 63
art. 70(1) 56, 61
art. 71(1) 54, 56
art. 71(2) 54, 56, 61, 65
art. 72(2) 70
art. 72(4) 65
art. 75(1) 65
art. 80(2) 75
art. 93 54
art. 94 80
art. 94(1) 80, 88
art. 94(1)*a)* à 94(1)*c)* 80, 86
art. 110 . . . . . 100, 159
art. 112 . . . . . 100, 174
art. 113 . . . . . 93, 100
art. 117 100
art. 134 à 142 114
art. 135(2) 174
art. 144 . . . . . 149, 268, 329
art. 144 à 147 . . . . . 19, 174
art. 145 . . . . . 149, 268, 329
art. 147 . . . . . 149, 268
art. 148 149
art. 152 159
art. 152(3) 165
art. 152(4) 174
art. 157 . . . . . 226, 250, 306
art. 158(1) 206
art. 158(3) 206
art. 160 250
art. 160(7) 208, 226, 250, 268
art. 161 . . . . . 226, 250, 306
art. 162 214
art. 163(1) 208, 226, 250, 268, 306
art. 164 . . . . . 214, 226, 250, 268, 306
art. 165(1) 208, 214, 250, 306
art. 166 . . . . . 208, 214, 226, 268
art. 167 . . . . . 214, 226, 250, 268
art. 168(1) 250
art. 168(1)*a)* 306
art. 168(2) 250
art. 169(1) 250
art. 170(2) 208
art. 171 226
art. 171(5) 306
art. 171(6) 306

Page

art. 173 268
art. 174 ..... 226, 250
art. 175 268
art. 272 100
art. 272(2) 93
art. 272(3) 329
art. 272(7) 329
art. 316 343
art. 329 329
art. 335(1) 343

Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, ch. A-3
art. 17(1) 54, 56

Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, S.C. 1974, ch. 12
Général 36

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2
art. 2 329
art. 2(1) 114
art. 93 100
art. 106 100
art. 134 329
art. 200 36
art. 253 ..... 226, 250, 268
art. 262 ..... 19, 329
art. 272(2) 343
art. 272(3) 343
art. 276 ..... 100, 174
art. 277(2) 93
art. 279 ..... 149, 165

Loi sur les chemins de fer, L.R.C. (1985), ch. R-3
Général 362
art. 253 306
art. 281 ..... 12, 345
art. 283 12

Page

Loi sur la concurrence, S.C. 1986, ch. 26
Général 345

Loi sur le pilotage, S.C. 1970-71-72, ch. 52
art. 12 319
art. 22(3) 319
art. 23(2) 319

Loi sur le transport du grain de l'Ouest, S.C. 1980-81-82-83, ch. 168
Général 149
arts. 45 373
art. 45(1)*a)*, *b)*, *c)* 373
art. 47 373
art. 47(1) 373

Règlements

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. vol. I, ch. 3
Général 54

Règlement sur les transports aériens, DORS/88-58
Général 75, 80, 88
arts. 6, 7, 8 56
art. 21(2)*c)* 6
art. 62(2), (3), (4)*a)*, (6) 9

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire, DORS/88-41
Général 100, 165, 174
art. 2 159

Règlement sur le calcul des frais ferroviaires, DORS/80-310
Général 226, 250, 268, 306

Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique, C.R.C., Vol. XIII, ch. 1264
Général 319

Règlement sur les étagements de voies des chemins de fer - Ordonnance générale n° E-5, C.R.C. 1978, ch. 1191
Général 362
arts. 10, 10*c)* 36

Règles

Règles générales de la Commission canadienne des transports, DORS/83-448
art. 10(3) 319

Règles générales de l'Office national des transports, DORS/88-23
art. 11(13) 214
art. 18 114
art. 78 3

****

TABLE OF STATUTES, REGULATIONS AND RULES CITED

STATUTES

Page

Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3
s. 17(1) 54, 56

Competition Act, S.C. 1986, c. 26
General 345

Interpretation Act, R.S.C. 1970, c. I-23
s. 35 93

Maintenance of Railway Operations Act, 1987, S.C. 1987, c. 36
General 268

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17
General 45, 100
s. 3 319
s. 45(1) 93
s. 47 329
s. 59 329
s. 81 319

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34
s. 3 . . . . . 12, 19, 100
s. 3(1) 149, 165
s. 3(1)*(c)* 174
s. 3(1)*(g)*(iv) 114
s. 4 159
s. 31 345
s. 32 . . . . . 174, 268
s. 35(1) 93
s. 35(4) 12
s. 40(2) 12, 214
s. 41 . . . . . 19, 33, 268
s. 44(2) 36
s. 48 174
s. 59 . . . . . 75, 174
s. 59 to 63 373
s. 63.3 45
s. 67 . . . . . 51, 54, 56, 59, 80, 86

Page

s. 67(1) 56
s. 68(2) 63
s. 70(1) 56, 61
s. 71(1) 54, 56
s. 71(2) 54, 56, 61, 65
s. 72(2) 70
s. 72(4) 65
s. 75(1) 65
s. 80(2) 75
s. 93 54
s. 94 80
s. 94(1) 80, 88
s. 94(1)*(a)* to 94(1)*(c)* 80, 86
s. 110 . . . . . 100, 159
s. 112 . . . . . 100, 174
s. 113 . . . . . 93, 100
s. 117 100
s. 134 to 142 114
s. 135(2) 174
s. 144 . . . . . 149, 268, 329
s. 144 to 147 . . . . . 19, 174
s. 145 . . . . . 149, 268, 329
s. 147 . . . . . 149, 268
s. 148 149
s. 145 . . . . . .
s. 152 159
s. 152(3) 165
s. 152(4) 174
s. 157 . . . . . 226, 250, 306
s. 158(1) 206
s. 158(3) 206
s. 160 250
s. 160(7) 208, 226, 250, 268
s. 161 . . . . . 226, 250, 306
s. 162 214
s. 163(1) 208, 226, 250, 268, 306
s. 164 . . . . . 214, 226, 250, 268, 306
s. 165(1) 208, 214, 250, 306
s. 166 . . . . . 208, 214, 226, 268
s. 167 . . . . . 214, 226, 250, 268
s. 168(1) 250

Page

s. 168(1)(a) 306
s. 168(2) 250
s. 169(1) 250
s. 170(2) 208
s. 171 226
s. 171(5) 306
s. 171(6) 306
s. 173 268
s. 174 . . . . . 226, 250
s. 175 268
s. 272 100
s. 272(2) 93
s. 272(3) 329
s. 272(7) 329
s. 316 343
s. 329 329
s. 335(1) 343

Pilotage Act, S.C. 1970-71-72, c. 52
s. 12 319
s. 22(3) 319
s. 23(2) 319

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2
s. 2 329
s. 2(1) 114
s. 93 100
s. 106 100
s. 134 329
s. 200 36
s. 253 . . . . . 226, 250, 268
s. 262 . . . . . 19, 329
s. 276 . . . . . 100, 174
s. 272(2) 343
s. 272(3) 343
s. 276 . . . . . 100, 174
s. 277(2) 93
s. 279 165
s. 325 174

Railway Act, R.S.C. (1985), c. R-3
General 362
s. 253 306
s. 281 12

Page

s. 281(2)(a) 345
s. 283 12

Railway Relocation and Crossing Act, S.C. 1974, c. 12
General 36

Western Grain Transportation Act, S.C. 1980-81-82-83, c. 168
General 149
s. 45 373
s. 45(1)(a), (b), (c) 373
s. 47 373
s. 47(1) 373

Regulations

Air Carrier Regulations, C.R.C. vol. I, c. 3
General 54

Air Transportation Regulations, SOR/88-58
General 75, 80, 88
ss. 6, 7, 8 56
s. 21(2)(c) 6
s. 62(2), (3), (4)(a), (6) 9

Atlantic Pilotage Tariff Regulations, C.R.C., Vol. XIII, c. 1264
General 319

Railway Costing Regulations, SOR/80-310
General 226, 250, 306

Railway Grade Separations Regulations - General Order No. E-5, C.R.C. 1978, c. 1191
General 362
ss. 10, 10(c) 36

Railway Interswitching Regulations, SOR/88-41
General 100, 165, 174
s. 2 159

Rules

Canadian Transport Commission
General Rules, SOR/83-448
s. 10(3) 319

National Transportation Agency
General Rules, SOR/88-23
s. 11(13) 214
s. 18 114
s. 78 3

****

PARTIE I

PART I

Canadien Pacifique Limitée

Demande visant à surseoir à l'exécution de l'arrêté n° 1988-R-798 de l'ONT

RÉPERTORIÉ : CANADIEN PACIFIQUE LTÉE (RE)

Date de la lettre-décision : le 30 septembre 1988
Dossier n° : D2970-A1

Renvoi : Alberta Gas Chemicals Inc. (Re), [1988] R.O.N.T. 114

Transport ferroviaire - Règles, arrêtés et règlements - Prix de ligne concurrentiel - Sursis d'exécution - Détermination de « tort irréparable » - Perte de revenus - Différence entre les coûts de transport - Demande de traitement confidentiel

Le CP a soumis une demande auprès de l'Office visant à surseoir à l'exécution de l'arrêté de l'Office n° 1988-R-798 qui ordonnait au CP d'établir un prix de ligne concurrentiel (PLC) pour l'Alberta Gas Chemicals Ltd. (AGCL).

Le CP a allégué que la perte de revenus constituera un tort irréparable à sa compagnie. En réponse, l'AGCL a affirmé qu'un tort irréparable lui sera causé si le sursis d'exécution était accordé puisqu'il y aura une différence à la hausse entre le coût de transport résultant du PLC et le coût de transport actuel. Le CP et l'AGCL ont demandé à l'Office de ne pas divulguer leur information financière demandée en vue d'évaluer le tort irréparable éventuel.

Décision : L'Office a rejeté la demande de CP visant à surseoir à l'exécution de l'arrêté n° 1988-R-798.

L'Office a accédé à la demande de confidentialité du CP et de l'AGCL. En se fondant sur tous les mémoires reçus, l'Office a déterminé que le CP subira un tort irréparable inférieur à celui de l'AGCL.

Jurisprudences et doctrines citées

Arrêté de l'ONT n° 1988-R-798, daté du 8 septembre 1988

Lois, règlements et règles cités

Règles générales de l'Office national des transports, DORS/88-23, s. 78

Canadian Pacific Limited

Application for Stay of NTA Order No. 1988-R-798

INDEXED AS: CANADIAN PACIFIC LTD. (RE)

Date of Letter-decision: September 30, 1988
File No.: D2970-A1

Cross-reference: Alberta Gas Chemicals Inc. (Re), [1988] N.T.A.R. 114

Railway transportation - Rules, orders and regulations - Competitive line rate - Stay of order - Determination of "irreparable harm" - Loss of revenues - Transportation cost differential - Claim for confidentiality

CP submitted an application to the Agency for a stay of Agency Order No. 1988-R-798 which ordered CP to establish a competitive line rate (CLR) for the use of Alberta Gas Chemicals Ltd. (AGCL).

CP submitted that the reduced revenues would constitute irreparable harm to its organization. In response, AGCL submitted that granting the stay would cause it irreparable harm because its transportation costs would be higher than they would be if the CLR were in effect. CP and AGCL claimed confidentiality of financial information requested by the Agency to determine potential irreparable harm.

Decision: The Agency denied CP's application for a stay of Order No. 1988-R-798.

The Agency granted CP and AGCL claims for confidentiality. Based on all submissions received, the Agency has determined that irreparable harm to CP would be less than the irreparable harm to AGCL.

Cases and Authorities Judicially Cited

NTA Order No. 1988-R-798, dated September 8, 1988

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Agency General Rules, SOR/88-23, s. 78

LETTRE-DÉCISION

Le 21 septembre 1988, le Canadien Pacifique Limitée (CP) a demandé à l'Office national des transports (Office) de surseoir à l'exécution de son arrêté nº 1988-R-798, selon lequel le CP devait établir un prix de ligne concurrentiel (PLC) pour l'Alberta Gas Chemicals Ltd. (AGCL). Le 22 septembre, l'Office a sursis provisoirement à l'exécution de l'arrêté *ex parte*, afin que l'AGCL ait le temps de répondre à la demande du CP, et que l'Office ait suffisamment de temps pour prendre la décision appropriée quant à la demande. Il a reçu la réponse de l'AGCL le 26 septembre et la réplique du CP, le 27 septembre. Le 28 septembre, l'Office a ordonné à l'AGCL de lui fournir un complément d'information sur le tort irréparable dont elle souffrirait s'il accédait à la demande du CP. L'AGCL a donné sa réponse le 29 septembre, et le CP a fait part de ses observations sur cette dernière le même jour.

Après avoir examiné et considéré tous les mémoires de l'AGCL et du CP, l'Office est arrivé à la conclusion qu'il devait se limiter à peser le tort irréparable que le rejet de la demande de sursis pourrait causer au CP et celui dont l'AGCL pourrait souffrir si l'Office accédait à la demande du CP.

Le CP et l'AGCL ont présenté des évaluations du tort irréparable dont ils souffriraient dans le cas du transport annuel de 285 000 tonnes. Le CP a allégué que le tort irréparable dont il pourrait souffrir prendrait la forme de la perte des produits du transport des marchandises détournées vers le lieu de correspondance, à Coutts-Sweetgrass, pour être réexpédiées par la Burlington Northern (BN) et d'autres compagnies. L'AGCL fonde son évaluation sur la différence entre le coût de transport résultant du PLC et le plus bas coût de transport actuel. Le CP et l'AGCL ont demandé de ne pas divulguer leur évaluation monétaire du tort irréparable éventuel. L'Office a accédé à cette demande : il ne peut donc révéler le montant avancé par l'une ou l'autre des parties. Ce qu'il peut préciser, c'est que le montant déclaré par l'AGCL excède l'évaluation monétaire du CP.

L'Office en conclut qu'une des parties subira un tort irréparable, quelle que soit sa décision. S'il accède à la demande de sursis, les frais de transport de l'AGCL seront supérieurs à ce qu'ils auraient été

LETTER-DECISION

On September 21, 1988 Canadian Pacific Limited (CP) made application to the National Transportation Agency (Agency) for a stay of Agency Order No. 1988-R-798 which ordered CP to establish a Competitive Line Rate (CLR) for the use of Alberta Gas Chemicals Ltd. (AGCL). On September 22, the Agency stayed the Order on an *interim ex parte* basis to allow sufficient time for AGCL to answer CP's application and for the Agency to make a proper determination in respect of the application. The Agency received AGCL's answer on September 26 and CP's reply on September 27. On September 28, the Agency directed AGCL to provide additional information respecting the irreparable harm it would suffer if CP's application were granted. AGCL provided its response on September 29 and CP provided its comments in respect of that response the same day.

The Agency has reviewed and considered all of the submissions of both AGCL and CP and has concluded that the only issue it must deal with are to balance the irreparable harm which CP could suffer if its application for stay of Order No. 1988-R-798 is denied against the irreparable harm which AGCL could suffer if CP's application is granted.

Both CP and AGCL have submitted estimates of the irreparable harm which would accrue to each, based on an annual movement of 285,000 tons. CP has submitted that its potential irreparable harm is in the form of lost revenues on the traffic diverted to the Coutts/Sweetgrass interchange for furtherance by the Burlington Northern (BN) and others. AGCL bases its estimate of irreparable harm on the transportation cost differential between the lowest current transportation cost and the transportation cost using the CLR. Both CP and AGCL have claimed confidentiality for the dollar amount of the potential irreparable harm. The Agency has granted both claims for confidentiality. The Agency, therefore, cannot reveal the dollar amount of the potential harm claimed by either party. What the Agency can state is that the irreparable harm claimed by AGCL exceeds that claimed by CP.

The Agency has concluded that whatever the decision it makes, there will be irreparable harm to one party. If the application for stay is granted, AGCL's transportation costs will be higher than

si on lui avait accordé un PLC. Si l'Office rejette la demande de sursis, les produits d'exploitation du CP seront inférieurs à ce qu'ils auraient été autrement. Il est du devoir de l'Office de réduire au minimum les torts irréparables. Puisque celui que pourrait subir le CP est moindre que celui dont l'AGCL souffrirait, l'Office est arrivé à la conclusion qu'il doit rejeter la demande du CP et ne pas surseoir à l'exécution de l'arrêté nº 1988-R-798.

they would be if the CLR was available to it. If the application for stay is denied, CP's revenue will be lower than it otherwise would be. The Agency's duty, then, is to minimize the irreparable harm. Since the irreparable harm to CP is less than the irreparable harm to AGCL, the Agency has concluded that, in order to minimize the irreparable harm, it must deny CP's application for a stay of Order No. 1988-R-798.

Demande d'interprétation par l'étude McMaster Meighen (Étude d'avocats) de la condition de protection de base du *Règlement sur les transports aériens* relatif au service d'affrètement de classe 4.

RÉPERTORIÉ : McMASTER MEIGHEN - DEMANDE D'INTERPRÉTATION (RE)

Date de la lettre-décision : mai 1988
Dossier nº : 179-4

Transport aérien - Règles, arrêtés et règlements - Interprétation - Conditions de protection de base - Services d'affrètement - Situation de faits

On a demandé à l'Office d'appliquer « certaines situations » de faits provenant des services d'affrètement de classe 4, soit les conditions de protection de base du *Règlement sur les transports aériens* (RTA).

Décision : En réponse à la première situation, l'Office a affirmé que sous certaines conditions, l'al. 21(2)*c)* du RTA autorise un affrèteur à transporter des passagers de la base d'un autre transporteur à la sienne.

En réponse aux autres scénarios possibles, l'Office a affirmé que le transporteur était autorisé à transporter du trafic, à destination et en provenance de la base d'un autre transporteur à la condition que les vols soient exécutés en vertu d'un contrat d'affrètement et que les vols commencent et se terminent à la base du transporteur qui les exécute.

Lois, règlements et règles cités

Règlement sur les transports aériens, DORS/88-58, art. 21(2)*c)*

LETTRE-DÉCISION

En ce qui concerne la première situation décrite dans votre lettre, sachez que l'alinéa 21(2)*c)* du *Règlement sur les transports aériens* (RTA) permet à un transporteur de classe 4 d'embarquer des passagers et des marchandises à une base de vols affrétés d'un autre transporteur aux conditions suivantes :

1) ces passagers et marchandises sont ramenés à une base nommée dans la licence de classe 4 du transporteur qui exécute le vol affrété;

Request for interpretation by McMaster Meighen (Law Firm) of the base protection provisions of the *Air Transportation Regulations* concerning Class 4 Charter service.

INDEXED AS: McMASTER MEIGHEN - INTERPRETATION REQUEST (RE)

Date of Letter-decision: May 1988
File No.: 179-4

Air transportation - Rules, orders and regulations - Interpretation - Base protection provisions - Charter services - Factual situations

The Agency was asked to apply, to a number of "factual situations" involving Class 4 charter services, the base protection provisions of the *Air Transportation Regulations* (ATR).

Decision: In response to the first situation, the Agency affirmed that under certain conditions, para. 21(2)*(c)* of the ATR permits a charterer to fly from his base to another carrier's base, pick up a passenger at that carrier's base and fly him back to his base.

In response to other possible situations, the Agency held that a carrier is permitted to operate to and from another carrier's base on condition that the flights are operated under a single charter contract, and that such flights originate and terminate at the base of the carrier performing the flights.

Statutes, Regulations and Rules Cited

Air Transportation Regulations, SOR/88-58, s. 21(2)*(c)*

LETTER-DECISION

In response to Situation 1 described in your letter, please be advised that paragraph 21(2)*(c)* of the *Air Transportation Regulations* (ATR) permits a Class 4 air carrier to pick up traffic at another carrier's charter base provided that

1) the traffic is transported back to a licensed Class 4 base of the air carrier providing the charter;

2) les passagers et les marchandises embarqués à la base de l'autre transporteur sont les mêmes qui débarquent à la base nommée dans la licence de classe 4 du transporteur qui exécute le vol affrété;

3) la base de destination en est une où le transporteur qui exécute le vol affrété est autorisé à exploiter l'aéronef affrété. Par conséquent, un transporteur pourrait exécuter un vol depuis sa base (base B) jusqu'à celle d'un autre transporteur (base A), embarquer un passager à cette dernière et le conduire à la base B.

Vous exposez la seconde situation dans les termes suivants : « Le transporteur B s'engage par contrat à exécuter un vol du point B au point A, base protégée du transporteur A, un vol de continuation jusqu'à un point non protégé et, une semaine plus tard, un vol de retour de ce point non protégé au point B, point d'origine, via le point A. Au cours de la semaine, le transporteur B retourne au point A et transporte un trafic différent du point A à un point non protégé, d'où il le ramène au point A. Après une semaine, le transporteur B quitte le point A pour prendre son premier trafic et le transporter du point non protégé au point A, puis au point B, point d'origine. »

Votre première question se formule comme suit :

« (a) Le premier aller-retour exécuté à partir du point B est-il permis par l'alinéa 21(2)*c)* ou d'autres exceptions prévues par le Règlement ? »

Réponse : L'utilisation de l'expression « point B, point d'origine » dans l'exposé de la seconde situation implique que le transporteur B y prend en charge son trafic et transporte ce même trafic jusqu'à un point non protégé via le point A. Le premier aller n'est pas interdit par le paragraphe 21(1), et le vol de retour est permis en vertu de l'alinéa 21(2)*c)*.

Voici votre deuxième question :

« (b) Les allers-retours accessoires exécutés entre le point A et des points non protégés sont-ils permis en vertu de l'alinéa *c)* ou *d)* du paragraphe 21(2) s'ils n'ont pas de rapport avec le contrat d'affrètement à partir du point B ? »

2) the traffic enplaned at the other carrier's base is the same traffic that deplanes back at the licensed Class 4 base to the air carrier providing the charter, and

3) the destination base is one at which the air carrier providing the charter is licensed to operate the contracted aircraft. Therefore, a carrier could fly from his base (base B) to another carrier's base (base A) pick up passenger at that other carrier's base and fly to base B.

Your Situation 2 reads: "Carrier B contracts for a flight from B to A a protected base of carrier A, with an onward flight to an unprotected point and for a return flight from the unprotected point through point A and to B the point of origin one week later. In the interim carrier B returns to point A and picks up different traffic which it carries from A to an unprotected point and back to A. After one week carrier B flies from point A to pick up its original traffic and flies from the unprotected point to point A and thence to point B the point of origin."

Your first question reads as follows:

"(a) Is the initial return flight from point B and return permitted under paragraph 21(2)*(c)* or other exceptions in the Regulations?"

Response: Situation 2, by use of the phrase "B the point of origin" implies that carrier B enplaned its traffic at point B and carried that same traffic through point A to an unprotected point. The initial return flight is not prohibited by subsection 21(1) and the return is permitted by paragraph 21(2)*(c)*.

Your second question reads as follow:

"(b) Are the subsidiary flights from point A to unprotected points and return to an unprotected point A permitted under paragraphs 21(2)*(c)* or *(d)* if they are unrelated to the charter contract from point B ?"

Réponse : Non, ils ne seraient pas permis par l'un des alinéas 21(2)*c)* ou *d)* du RTA.

Votre troisième et dernière question est la suivante :

« (c) Si l'aller-retour supplémentaire entre le point A et les points non protégés est intégré au contrat unique conclu pour le transport du point B à un point non protégé via le point A, et pour le retour au point B, directement ou via le point A, est-ce réglementaire ? »

Réponse : Aux termes de l'alinéa 21(2)*d)*, un transporteur aérien de classe 4 est autorisé à transporter du trafic jusqu'à la base d'un autre transporteur et à partir de cette dernière, pourvu : que le trafic arrivant et le trafic partant soient transportés en vertu d'un seul contrat d'affrètement; qu'au plus deux vols à destination et en provenance de la base de l'autre transporteur soient exécutés en vertu de ce contrat; que les vols affrétés consécutifs commencent et se terminent à une base du transporteur aérien de classe 4 qui les exécute. Veuillez noter que l'expression « même trafic » ne figure pas à l'alinéa 21(2)*d)*.

Response: No, they would not be permitted under paragraphs 21(2)*(c)* or *(d)* of the ATR.

Your third and last question reads as follows:

"(c) If the supplementary flights from point A to the unprotected points and back to point A are made part of the one contract for carriage from point B to point A and then to an unprotected point and return to point B directly or through point A, are they permitted by the regulation?"

Response: Pursuant to paragragh 21(2)*(d)*, a Class 4 air carrier is permitted to bring traffic into another carrier's base and to take traffic out of that carrier's base provided that the inbound and outbound flights are operated under a single charter contract, that not more than two flights are operated into and out of the other carrier's base under the single charter contract and that the series of charter flights originates and terminates at a base of the Class 4 air carrier performing the flights. You will note that paragraph 21(2)*(d)* does not contain the phrase "same traffic".

Wardair Canada Inc.

Date de la lettre-décision : le 16 novembre 1988
Dossier n° : D2230-W7-1 (IAT)

Transport aérien - Règles, arrêtés et règlements - Publicité des prix de vols affrétés - Infraction à la réglementation - Transporteur aérien - Obligation réglementaire - Dépôt des tarifs

Canadi•n a demandé à l'Office d'enquêter sur la publicité de prix de vols affrétés de Wardair à destination des Pays-Bas.

Décision : L'Office a déterminé que Wardair, dans sa publicité et l'avis donné dans Reservec, a enfreint les pars. 62(2), (3), (4)*a)* et (6) du *Règlement sur les transports aériens*.

L'Office a rappelé à Wardair son obligation réglementaire lorsqu'elle met en œuvre ses stratégies de prix et de publicité, et a sommé la compagnie d'expliquer les circonstances et les faits antérieurs de l'infraction, puis de soumettre les mesures que Wardair entendaient prendre pour satisfaire à ses obligations réglementaires.

Lois, règlements et règles cités

Règlement sur les transports aériens, DORS/88-58, arts. 62(2), (3), (4)*a)*, (6)

N.D.L.R.: Le sigle de la société (•) Lignes aériennes Canadien international apparaît entre les lettres « i » et « n » du nom commercial.

LETTRE-DÉCISION

La présente fait suite à votre récente publicité de prix de vols affrétés à destination des Pays-Bas et aux infractions répétées au *Règlement sur les transports aériens* que Wardair Canada Inc. (Wardair) a commises.

Par une demande de renseignements des Lignes aériennes Canadien international, une annonce parue dans le *Toronto Star* du 15 octobre 1988 et un avis donné dans Reservec aux agents de voyages, l'Office a appris que Wardair mettait en vente, du 13 au 17 octobre 1988, des vols affrétés qui devaient avoir lieu entre Toronto et Amsterdam les 12 et 26 novembre, ainsi que le 9 décembre de la même année, au prix de 359 $.

Wardair Canada Inc.

Date of Letter-decision: November 16, 1988
File No.: D2230-W7-1 (IAT)

Air transportation - Rules, orders and regulations - Charter fares advertising - Contravention of regulations - Air carrier - Regulatory obligation - Tariffs filing

Canadi•n asked the Agency to investigate Wardair's advertising of charter fares to the Netherlands.

Decision: The Agency has determined that Wardair, in its advertisement and Reservec display, contravened subs. 62(2), (3), (4)*(a)* and (6) of the *Air Transportation Regulations*.

The Agency reminded Wardair of its regulatory obligation when initiating pricing and advertising strategies and summoned the company to explain the circumstances and background of the contravention and to outline steps it intended to undertake to meet its regulatory obligation.

Statutes, Regulations and Rules Cited

Air Transportation Regulations, SOR/88-58, ss. 62(2), (3), (4)*(a)*, (6)

Editor's Note: The company's Canadian Airlines International symbol (•) appears between the "i" and the "n" in the trade name.

LETTER-DECISION

This is in reference to your recent advertising of charter fares to the Netherlands and to Wardair Canada Inc.'s (Wardair) repeated contraventions of the *Air Transportation Regulations*.

Following an inquiry by Canadian Airlines International, an advertisement in the *Toronto Star* of October 15, 1988 and advice to travel agents as found in Reservec, the Agency became aware of a $359.00 charter fare offered by Wardair between Toronto and Amsterdam for sale October 13-17, 1988 for travel November 12 and 26 and December 9, 1988.

Après enquête, l'Office a constaté que le tarif des vols affrétés de Wardair en vigueur, au moment de l'annonce et de la vente, et le contrat d'affrètement déposé auprès de l'Office correspondaient tous deux à un taux par place-mille qui permettait un prix de détail minimum de 367 $.

Bien que Wardair ait obtenu une autorisation spéciale par la suite pour modifier son tarif de vols affrétés de manière à réduire le prix des places, l'Office a décidé que, par son annonce du 15 octobre et l'avis qu'elle a donné dans Reservec le 13 octobre 1988, Wardair a contrevenu aux paragraphes suivants de l'article 62 du *Règlement sur les transports aériens* :

« **62.** (2) Il est interdit à un transporteur aérien d'effectuer un VARA à moins d'avoir déposé, auprès de l'Office, un tarif VARA en vigueur à la date de signature du contrat et applicable aux dates et aux heures de l'aller et du retour du VARA prévus au contrat.

(3) Il est interdit à un transporteur aérien d'imposer, pour un VARA, des taxes autres que celles exigibles pour ce VARA selon le tarif VARA en vigueur qu'il a déposé auprès de l'Office.

(4) Le tarif VARA déposé auprès de l'Office [...] prend effet à l'expiration des délais suivants :

a) 45 jours suivant la date du dépôt, s'il est déposé par un transporteur aérien canadien [...]

(6) Le tarif VARA déposé auprès de l'Office demeure en vigueur au moins six mois et au plus 12 mois à compter de la date de son entrée en vigueur. »

L'Office a constaté qu'il avait déjà signalé à Wardair des infractions au *Règlement sur les transport aériens*. Leur répétition semble indiquer que la compagnie a choisi de ne pas attribuer assez d'importance à ses obligations réglementaires lorsqu'elle met en œuvre des stratégies de prix et de publicité. Wardair a imputé plus tôt ses infractions dans le secteur des services réguliers à sa récente entrée sur ce marché et à un manque apparent d'expertise en matière de dépôt de tarifs. L'Office est toutefois d'avis que la connaissance qu'a Wardair du marché des vols affrétés et des règlements connexes aurait dû lui éviter de commettre ce type d'infractions.

Upon investigation, it was found that the Wardair charter tariff in effect during the period of advertising and sale and the charter contract filed with the Agency both reflected a rate per seat mile resulting in a minimum allowed retail price of $367.00.

Although Wardair was subsequently granted special permission to amend its charter tariff to reflect a lower per seat price, it is the determination of the Agency that Wardair, in its advertisement of October 15, 1988 and in its Reservec display on October 13, 1988, contravened the following sections of the *Air Transportation Regulations*:

"**62.** (2) No air carrier shall operate an ABC unless the air carrier has filed with the Agency an ABC tariff that is in effect on the date of signature of the contract for the ABC and is applicable for the dates and times of performance of the outbound and inbound portions of the ABC under the contract.

(3) No air carrier shall, in respect of an ABC, charge any toll other than the tolls that are applicable to that ABC pursuant to the air carrier's ABC tariff on file with the Agency and in effect.

(4) An ABC tariff filed with the Agency shall become effective

(a) not less than 45 days after the date of filing that tariff, if filed by a Canadian air carrier, and ...

(6) An ABC tariff filed with the Agency shall remain in effect for at least six months but not longer than 12 months after the effective date thereof."

The Agency noted that the attention of Wardair has already been brought to contraventions of the *Air Transportation Regulations*. However, the repeat of this situation appears to indicate that Wardair has adopted a position whereby it has elected to give insufficient priority to its regulatory obligations when initiating pricing and advertising strategies. In a scheduled services context, the contraventions have earlier been attributed by Wardair to its new entry into the market and an apparent lack of expertise in the matter of tariff filing. However, the Agency is of the opinion that Wardair's experience in the charter market and the related regulations should have avoided the contraventions in question.

Par conséquent, l'Office somme Wardair d'envoyer ses dirigeants compétents rencontrer le personnel de l'Office, le 16 décembre 1988 au plus tard, afin de lui expliquer :

1) les circonstances de l'infraction commise dans le cas d'Amsterdam;

2) les mesures que Wardair entend prendre pour mettre en vente ses vols réguliers et affrétés ou en annoncer les prix en satisfaisant à toutes ses obligations réglementaires, y compris le dépôt de ses tarifs.

Therefore, the Agency hereby summons Wardair to send responsible official(s) to meet with its staff no later than December 16, 1988 in order to explain:

1) The circumstances and background to the Amsterdam contravention; and

2) Outline what steps Wardair is taking to ensure that fares (scheduled or charter) are not sold and or advertised without having met all regulatory obligations including the filing of tariffs.

Relative aux demandes présentées par Voyageur Colonial Limitée concernant les tarifs spéciaux locaux des voyageurs de VIA Rail Canada Inc., qui établissent des prix réduits pour les allers simples entre Montréal (Québec) et Ottawa (Ontario), tels qu'énoncés dans le tarif CCT-X-142 de VIA, avis de tarif 88-12 modifié par le Supplément n° 1, prenant effet le 1er juin 1988, et entre Montréal (Québec) et Toronto (Ontario), tels qu'énoncés dans le tarif CCT-X-144 de VIA, avis de tarif 88-15, prenant effet le 1er juin 1988, en vue d'obtenir des arrêtés provisoires et définitifs ordonnant la suspension et le rejet de ces tarifs en vertu des articles 281 et 283 de la *Loi sur les chemins de fer*, et des articles 35 et 40 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, tel qu'indiqué dans la demande de Voyageur Colonial Ltée en date du 17 mai 1988.

In the matter of the applications of Voyageur Colonial Limited in respect of VIA Rail Canada Inc.'s Special Local Passenger Tariffs of reduced one-way fares between Montreal, Quebec and Ottawa, Ontario as expressed in VIA Tariff CTC-X-142, Fare Notice 88-12 modified by Supplement No. 1, effective June 1, 1988 and between Montreal, Quebec and Toronto, Ontario, as expressed in VIA Tariff CTC-X-144, Fare Notice 88-15, effective June 1, 1988 for interim and final orders suspending and disallowing these tariffs pursuant to sections 281 and 283 of the *Railway Act*, and sections 35 and 40 of the *National Transportation Act, 1987* as set out in Voyageur Colonial Ltd.'s application dated May 17, 1988.

RÉPERTORIÉ : VOYAGEUR COLONIAL LTÉE - TARIFS SPÉCIAUX DE VIA (RE)

INDEXED AS: VOYAGEUR COLONIAL LTD. - VIA'S SPECIAL TARIFFS (RE)

Membres : Craig S. Dickson (Président du panel), Edmund J. O'Brien et James D. Mutch

Members: Craig S. Dickson (Panel Chairman), Edmund J. O'Brien and James D. Mutch

Décision n° : 132-R-1988
Date de la décision : le 20 mai 1988
Dossier n° : 3085-88/1
Entendu : Hull (Québec), le 18 mai 1988

Decision No.: 132-R-1988
Date of Decision: May 20, 1988
File No.: 3085-88/1
Heard at: Hull, Quebec, May 18, 1988

Renvoi : Voyageur Colonial Ltée, Rapport au gouverneur en conseil (Re), [1988] R.O.N.T. 339

Cross-reference: Voyageur Colonial Ltd., Report to the Governor in Council (Re), [1988] N.T.A.R. 339

Transport ferroviaire - Attributions de l'Office - Transport de passagers - Tarifs spéciaux - Prix réduits pour les allers simples - Permission d'interjeter appel - Intérêt public - Arrêté provisoire - Preuve - Équilibre des avantages

Railway transportation - Powers of the Agency - Passenger transportation - Special tariffs - Reduced one-way fares - Leave to appeal - Public interest - Interim order - Evidence - Balance of convenience

Dans la présente affaire, Voyageur s'est plaint auprès de l'Office concernant certains tarifs spéciaux locaux des voyageurs de VIA, qui mettaient en vigueur des réductions de prix d'aller simple entre Montréal-Ottawa et entre Montréal-Toronto.

In this case, Voyageur filed a complaint with the Agency against VIA's special local passenger tariffs which had the effect of reducing the one-way fares between Montreal and Ottawa and between Montreal and Toronto.

Dans ses demandes, Voyageur visait l'obtention, entre autres, d'un arrêté d'autorisation d'interjeter appel des deux tarifs, d'un arrêté provisoire ordonnant la suspension des tarifs jusqu'à ce que l'Office décide s'il y avait lieu de les rejeter, et d'un arrêté définitif ordonnant le rejet des deux tarifs réduits.

In its applications, Voyageur requested, inter alia, leave to appeal the two tariffs, an interim order suspending the tariffs until the Agency has decided whether or not to disallow them, and a final order disallowing both discount tariffs.

Voyageur a affirmé qu'elle et VIA se livraient une concurrence intense pour le trafic des voyageurs payants entre ces deux trajets, qui étaient parmi ses plus rentables,

Voyageur argued that it competes with VIA intensively for revenue passengers between these two routes, which are its two most profitable routes, and that prices are the

et que les prix se voulaient le critère dominant des voyageurs lorsqu'ils avaient à choisir entre l'autocar et le train. Selon elle, les tarifs réduits de VIA auraient des répercussions graves sur sa situation financière et compromettraient certains de ses services offerts dans nombre de localités de l'Ontario et du Québec.

VIA a exposé que l'élément clé de l'art. 281 de la *Loi sur les chemins de fer* était de savoir s'il y avait préjudice pour l'intérêt public. VIA a affirmé que Voyageur n'avait pas démontré l'existence d'un préjudice; de fait, les tarifs réduits en cause servaient l'intérêt public puisqu'ils offraient un nouveau choix de prix aux consommateurs. De plus, VIA a ajouté que les tarifs ont été mis en œuvre dans le cadre d'un processus d'essai d'une modification de la structure tarifaire et d'amélioration du service.

Décision : L'Office a donné à Voyageur l'autorisation d'interjeter appel et a suspendu les deux tarifs jusqu'à ce qu'il ait eu l'occasion de faire enquête et de prendre une décision au sujet de l'appel.

En préliminaire, l'Office a décidé qu'aucune mesure définitive ne pouvait être prise quant au rejet des deux tarifs réduits demandés, étant donné que les arts. 281 et 283 de la *Loi sur les chemins de fer* devaient être considérés en tandem et que la preuve devait être entendue sous le rapport du bien-fondé du préjudice stipulé ainsi que de la nécessité d'accorder ou non une mesure provisoire.

L'Office fut d'avis qu'il pourrait y avoir préjudice pour l'intérêt public, tel que défini à l'art. 3 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, si les allégations avancées dans la demande de Voyageur se révèlaient justes. Considérant que ces tarifs n'étaient pas encore en vigueur et que le statu quo devait être maintenu, l'Office a décidé de suspendre les tarifs jusqu'à l'issue d'une enquête exhaustive et à la prise d'une décision par l'Office.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 3, 35(4), 40(2)

Loi sur les chemins de fer, L.R.C. (1985), ch. R-3, arts. 281, 283

dominant characteristic governing consumer choice between bus and rail. According to Voyageur, the introduction of VIA's discount tariffs would have had a significant adverse financial effect on it, placing in jeopardy some of its service to many communities in Ontario and Quebec.

VIA responded that the test under s. 281 of the *Railway Act* was whether the public interest had been prejudiced. VIA argued that no harm had been demonstrated by Voyageur, and in fact these discount tariffs served the public interest by offering new fare options to consumers. VIA further argued that these tariffs were being implemented as part of a process of testing tariff structures and improving service.

Decision: The Agency granted Voyageur leave to appeal and suspended the two tariffs until it had the opportunity to investigate and rule on the appeal.

As a preliminary matter, the Agency ruled that no final relief could be provided disallowing both of the discount tariffs since both ss. 281 and 283 of the *Railway Act* had to be considered, and evidence had to be heard regarding a prima facie test of harm and of whether any interim relief should be granted.

The Agency was of the view that the public interest, as defined in s. 3 of the *National Transportation Act, 1987*, could possibly be prejudiced if the allegations presented in Voyageur's application were proven to be true. Considering the fact that the subject tariffs were not yet in effect and that the status quo had to be preserved, the subject tariffs were suspended until a full investigation and determination was made by the Agency.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 3, 35(4), 40(2)

Railway Act, R.S.C., 1985, c. R-3, ss. 281, 283

DÉCISION

Introduction

Le 17 mai 1988, Voyageur Colonial Limitée (Voyageur Colonial) a déposé des demandes, en vertu des dispositions législatives susmentionnées, concernant les tarifs spéciaux locaux des voyageurs de VIA Rail Canada Inc. (VIA), qui établissent des prix réduits pour les allers simples entre Montréal (Québec) et Ottawa (Ontario) (tarif spécial local des voyageurs CCT-X-142) et entre Montréal (Québec) et Toronto (Ontario) (tarif spécial local des voyageurs CCT-X-144).

Le tarif spécial local des voyageurs CCT-X-144 de VIA réduit à 29 $ le prix de l'aller simple entre Montréal (Québec) et Toronto (Ontario). Ce tarif doit entrer en vigueur le 1er juin 1988 et prendre fin le 30 juin suivant. Le prix réduit sera offert tous les jours pendant le mois de juin, sauf les jours de déplacement de pointe, soit le vendredi et le dimanche. L'autre restriction de ce tarif est qu'il s'applique uniquement aux voitures-coach et que les billets doivent être achetés au moins deux jours avant le départ.

Le tarif spécial local des voyageurs CCT-X-142 de VIA met en vigueur une réduction de 40 p. 100 du prix de l'aller simple régulier pour adulte entre Montréal (Québec) et Ottawa (Ontario). Comme dans le cas du tarif spécial en vigueur entre Montréal- Toronto, le prix réduit ne sera pas offert les vendredis et dimanches et les billets doivent être achetés au moins deux jours avant le départ.

En conformité avec les articles 281 et 283 de la *Loi sur les chemins de fer* et les paragraphes 35(4) et 40(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, la demande de Voyageur Colonial renfermait des requêtes en vue d'obtenir :

a) un arrêté définitif ordonnant le rejet des deux tarifs réduits;

b) le cas échéant, au lieu de a), un arrêté autorisant Voyageur Colonial à interjeter appel des deux tarifs et, après enquête et audience par l'Office, un arrêté définitif ordonnant à VIA de supprimer les causes du préjudice dans les deux tarifs;

DECISION

Introduction

On the 17th day of May 1988, Voyageur Colonial Limited (Voyageur Colonial) filed applications pursuant to the above mentioned provisions regarding VIA Rail Canada Inc.'s (VIA) special local passenger tariffs of reduced one-way fares between Montreal, Quebec and Ottawa, Ontario (Special Local Passenger Tariff CTC-X-142) and between Montreal, Quebec and Toronto, Ontario (Special Local Passenger Tariff CTC-X-144).

VIA Rail's Special Local Passenger Tariff CTC-X-144 implements reduced one-way fares of $29.00 between Montreal, Quebec and Toronto, Ontario. This tariff becomes effective June 1, 1988 and is to expire on June 30, 1988. The discount tariff will be available every day in the month of June except for the peak travel days of Friday and Sunday. Among the restrictions attached to this tariff are that it is only applicable in coach cars and tickets must be purchased not less than 2 days prior to departure.

VIA Rail's Special Local Passenger Tariff CTC-X-142 puts into effect a one-way fare reduction of 40 per cent of the regular one-way adult fare between Montreal, Quebec and Ottawa, Ontario. As in the Montreal-Toronto special tariff, the discount will not be available on Fridays or Sundays and must be purchased not less than two days prior to departure.

Pursuant to sections 281 and 283 of the *Railway Act* and subsections 35(4) and 40(2) of the *National Transportation Act, 1987*, Voyageur Colonial's application contained requests for:

(a) a final order disallowing both discount tariffs;

(b) as an alternative to (a), an order granting Voyageur Colonial leave to appeal the two tariffs and after investigation and hearing by the Agency, a final order requiring VIA to remove the prejudicial feature of the two tariffs;

c) un arrêté provisoire ordonnant la suspension des tarifs jusqu'à ce que l'Office décide s'il y a lieu de les rejeter;

d) le cas échéant, au lieu de b), dès que sera accordée l'autorisation d'interjeter appel, prendre un arrêté provisoire interdisant à VIA d'appliquer les prix réduits jusqu'à ce que l'Office décide s'il y a lieu d'ordonner à VIA de supprimer les causes du préjudice dans les tarifs;

e) prendre un arrêté provisoire *ex parte* ordonnant la suspension des tarifs réduits et interdisant à VIA d'annoncer ou de vendre des billets à ces prix jusqu'à ce que l'Office entende les demandes de suspension et d'autorisation d'interjeter appel et en décide.

En préliminaire, l'Office a décidé qu'aucune mesure définitive ne pouvait être prise quant au rejet des deux tarifs réduits demandé en vertu de l'article 283 de la *Loi sur les chemins de fer*. L'article 283 doit être considéré en tandem avec l'article 281 de la Loi. Par conséquent, l'audience s'est poursuivie en tenant compte du fait que la preuve devait être entendue sous le rapport du bien-fondé du préjudice stipulé à l'article 281 et de la nécessité d'accorder ou non une mesure provisoire.

Résumé de l'argumentation des parties

Voyageur Colonial Limited

À l'appui de sa demande, Voyageur Colonial apporte sa preuve par l'entremise de M. Don Haire. Voici en bref la position de la compagnie.

Voyageur Colonial et VIA se font une concurrence intense pour le trafic des voyageurs payants entre Montréal et Toronto et entre Montréal et Ottawa. Sur ces marchés, le prix est le critère premier du consommateur dans son choix entre l'autocar et le train.

Les deux trajets visés sont parmi les plus rentables de la compagnie. Voyageur Colonial exploite un certain nombre de trajets non rentables qui doivent être interfinancés par des trajets profitables. À l'heure actuelle, la compagnie est rentable, mais sa situation financière ne lui permet pas de renouveler son parc d'autocars, très vieux.

(c) an interim order suspending the tariffs until the Agency has decided whether or not to disallow them;

(d) as an alternative to (b), upon the granting of leave to appeal, issue an interim order prohibiting VIA from implementing the discount fares until the Agency has decided whether to require VIA to remove the prejudicial features of the tariffs;

(e) issue an interim ex parte order suspending the discount tariffs and prohibiting VIA from advertising or selling tickets under the discount programs until the Agency has heard and determined the applications for interim relief and leave to appeal.

As a preliminary matter, the Agency ruled that no final relief could be provided disallowing both of the discount tariffs sought under section 283 of the *Railway Act*. Section 283 must be coupled with section 281 of the Act. As such, the hearing proceeded on the basis that evidence was to be heard regarding prima facie test of harm stipulated in section 281, and of whether any interim relief should be granted.

Summary of arguments of parties

Voyageur Colonial Limited

In support of its application, Voyageur Colonial adduced evidence through Mr. Don Haire. The following summarizes Voyageur Colonial's position.

Voyageur Colonial and VIA compete intensively for revenue passengers between Montreal-Toronto and between Montreal-Ottawa. In these markets, price is the dominant characteristic governing consumer choice between bus and rail.

These routes are two of the most profitable routes of the Company. Voyageur Colonial operates a certain number of unprofitable routes which have to be supported by profitable routes. The Company is currently profitable but not sufficiently so to enable it to renew its very old fleet.

Les tarifs réduits de VIA auront des répercussions graves sur la situation financière de Voyageur Colonial. Ils compromettront certains des services offerts par Voyageur Colonial dans nombre de localités de l'Ontario et du Québec qui ne sont desservies par aucun autre mode de transport.

Les tarifs réduits de VIA sont appliqués à des marchés où ils n'ont pas été offerts auparavant et renferment beaucoup moins de restrictions que les programmes antérieurs mis de l'avant par VIA sur d'autres marchés. L'étendue des réductions dont on se plaint dans les demandes, conjuguée au peu de restrictions, privera VIA d'une part importante de ses recettes nettes.

Voyageur Colonial avance que le paramètre minimum requis pour évaluer le bien-fondé et l'équité de tout programme de réduction doit être que les tarifs de VIA doivent être établis à un niveau qui permet de récupérer les frais évitables sur le trajet donné. À cet égard, VIA ne recouvre ses frais évitables ni sur le trajet Montréal-Toronto, ni sur le trajet Montréal-Ottawa; par conséquent, aucune réduction ne devrait être permise sur ces trajets.

VIA Rail Canada Inc.

VIA expose sa preuve dans cette affaire par l'entremise de M^me^ Christina Sirsly. Voici en bref la position de la compagnie.

Contrairement à l'allégation de Voyageur Colonial, l'article 281 ne prévoit aucun critère relatif aux frais variables et évitables. L'élément clef est manifestement de savoir s'il y a eu préjudice pour l'intérêt public. Voyageur Colonial n'a pas démontré l'existence d'un préjudice; de fait, les tarifs réduits en cause servent l'intérêt public puisqu'ils offrent un nouveau choix de prix aux consommateurs.

Le tarif réduit CCT-X-142 est mis en œuvre dans le cadre d'un processus d'essai d'une modification de la structure tarifaire visant à encourager des changements des habitudes de voyage afin de favoriser une meilleure utilisation de la capacité. Le tarif réduit appliqué sur le trajet

The introduction of VIA's discount tariffs will have significant adverse financial effects on Voyageur Colonial. These discount tariffs will place in jeopardy some of Voyageur Colonial's services to many communities in Ontario and in Quebec which do not have alternative transport services.

VIA's discount programs are being applied to markets where they previously had not been introduced. These tariffs contain significantly fewer restrictions than discount programs introduced by VIA in other markets. The deepness of the discount programs complained of in these applications combined with the significant lack of restrictions will most likely lead VIA to significantly cannibalize its net revenues.

The absolute minimum test to evaluate the appropriateness and reasonableness of any discount program must be that VIA fares must be established at such a level as to recover the avoidable costs on its route service in question. In this regard, neither on the Montreal-Toronto service nor on the Montreal-Ottawa service, does VIA recover its avoidable costs; therefore, no discounts should be permitted on these routes.

VIA Rail Canada Inc.

VIA presented evidence for its case through Ms. Christina Sirsly. The following summarizes VIA's position.

Section 281 does not incorporate any test as alleged by Voyageur Colonial in reference to variable and avoidable costs. The test is clearly whether the public interest has been prejudiced. No harm has been demonstrated by Voyageur Colonial and, in fact, these discount tariffs serve the public interest by offering new fare options to consumers.

The discount tariff CTC-X-142 is being implemented as part of a process of testing a tariff structure change, the purpose of which is to encourage changes in travel patterns so that capacity is better utilized. The discount tariff implemented on the Montreal-Ottawa route could

Montréal-Ottawa pourrait devenir permanent et remplacer les tarifs d'excursion.

VIA a actuellement pour principe de concentrer ses efforts sur le marché Montréal-Toronto; aussi, l'application du tarif réduit CCT-X-144, qui établit un prix de lancement, s'inscrit-elle précisément dans une série de mesures prises par VIA pour améliorer le service sur ce trajet. Le tarif précité a essentiellement pour objet d'encourager les consommateurs à voyager par le train.

Les restrictions imposées dans les tarifs réduits sont suffisantes pour réduire au minimum la diffusion des recettes, surtout si l'on tient compte du fait qu'ils ne sont pas offerts les vendredis et les dimanches, jours de pointe pour le transport par autocar et par train. VIA s'attend à une rentrée de fonds grâce à ces programmes de réduction des prix.

Conclusions

Après avoir dûment considéré la preuve et les arguments des parties, l'Office est d'avis qu'il pourrait y avoir préjudice pour l'intérêt public, tel que défini à l'article 3 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, si les allégations avancées dans la demande de Voyageur Colonial se révèlent justes. Par conséquent, l'Office donne l'autorisation d'interjeter appel et convoquera les parties à une audience publique dans les plus brefs délais possibles.

Le demandeur a déposé une demande en vue d'obtenir une mesure provisoire en attendant la décision définitive de l'Office concernant ces deux tarifs. L'Office a le pouvoir d'accorder pareille mesure en vertu du paragraphe 40(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. Il est également clair que l'Office a l'autorité de suspendre la prise d'effet de ces deux tarifs de VIA, dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1er juin 1988.

L'exercice du pouvoir d'ordonner une mesure provisoire doit tenir compte du critère énoncé à l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, c'est-à-dire le préjudice pour l'intérêt public. Le demandeur a également la responsabilité de démontrer que l'équilibre des avantages en sa faveur justifie d'accorder, somme toute, l'équivalent d'une injonction provisoire. Après l'examen de la preuve dans l'affaire qui nous occupe, y compris du fait que ces tarifs ne sont pas encore en vigueur et que le

become permanent features and replace excursion tariffs.

VIA's current policy is to concentrate its effort on the Montreal-Toronto market and the introduction of the discount tariff CTC-X-144 which implements a promotional fare is specifically related to a series of initiatives implemented by VIA to improve the service on that route. The purpose of the discount tariff CTC-X-144 is basically to encourage consumers to try rail travel.

The restrictions imposed in the discount tariffs are sufficient to minimize a dilution of the revenues and the non-applicability of the discount tariff on Fridays and Sundays is a significant restriction since the majority of rail and bus travel occurs during these two peak days. VIA expects a positive contribution from the discount programs.

Conclusions

After carefully considering the evidence and the arguments of the parties, the Agency is of the view that the public interest, as defined in section 3 of the *National Transportation Act, 1987* could possibly be prejudiced if the allegations presented in Voyageur Colonial's application are proven to be true. Therefore, the Agency grants leave to appeal and will advise the parties of a date for a public hearing as soon as possible.

The applicant has applied for interim relief pending a final determination by the Agency regarding these two tariffs. The Agency clearly has the authority to grant interim relief, this being provided for in subsection 40(2) of the *National Transportation Act, 1987*. It is also clear that the Agency has the authority to suspend the implementation of these two VIA tariffs, scheduled to become effective June 1, 1988.

The exercise of these powers of interim relief are to be made with the criterion of section 281 of the *Railway Act* in mind - that is, prejudice to the public interest. As well, the applicant has the onus of showing that the balance of convenience is in its favour for the granting of what is tantamount to an interim injunction. After considering the evidence in this regard, including the fact that these tariffs are not yet in effect and that the *status quo* should be preserved pending a full investigation into these

statu quo devrait être maintenu en attendant une enquête complète sur ces tarifs qui, autrement, pourraient expirer avant la fin de l'enquête, l'Office a décidé de suspendre les tarifs CCT-X-142 et CCT-X-144 de VIA jusqu'à l'issue d'une enquête exhaustive et la prise d'une décision par l'Office.

La preuve déposée à l'audience du 18 mai 1988 sur cette affaire démontre que plusieurs centaines de billets ont déjà été vendus par VIA Rail pour le trajet Montréal-Toronto. Il n'est donc pas dans l'intérêt public d'interdire à VIA d'honorer les billets vendus et, quoi qu'il en soit, la décision de l'Office de reporter les dates d'entrée en vigueur des tarifs n'a pas pareille valeur d'interdiction.

tariffs which would otherwise expire before the investigation is completed, the Agency has decided to suspend VIA Tariffs CTC-X-142 and CTC-X-144 until a full investigation and determination is made by the Agency.

Evidence presented at the May 18, 1988 hearing of this matter was that several hundred tickets had already been sold by VIA Rail on the Montreal-Toronto route. The public interest would not be served by prohibiting VIA from honouring these ticket sales and, in any event, this decision of the Agency to suspend the effective tariff dates does not have this prohibitive effect.

Relative au service de nuit de VIA Rail Canada Inc. formé des trains n[os] 48 et 49, entre Ottawa et Toronto, en Ontario;

Relative à une demande déposée par VIA le 16 septembre 1988 en vue d'obtenir l'annulation par l'Office national des transports, en vertu de l'article 41 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34, de l'ordonnance n[o] 119608 prise le 14 janvier 1966 par la Commission des transports du Canada.

RÉPERTORIÉ : VIA RAIL CANADA INC. - SERVICE DE NUIT (RE)

Membres : Honorable Erik Nielsen (Président), Micheline Beaudry (Vice-présidente) et Edmund J. O'Brien

Décision n[o] : 490-R-1988
Arrêté n[o] : 1988-R-1188
Date de la décision : le 19 décembre 1988
Dossier n[o] : D3260-T2
Entendu : Hull (Québec), les 5 et 6 décembre 1988, et à Toronto (Ontario), le 8 décembre 1988

Transport ferroviaire - Attributions de l'Office - Transport de passagers - Service de nuit - Obligation de fournir des installations convenables - Audience publique - Niveau de service - Révision, annulation ou modification - Nouveaux faits ou évolution des circonstances - Marché hautement compétitif - Déréglementation aérienne - Industrie des transports - Infrastructure routière

Dans cette affaire, VIA a demandé à l'Office l'autorisation de remplacer son service de nuit entre Ottawa-Toronto par un service de jour supplémentaire, en conformité avec l'ordonnance n[o] R-38000 prise le 29 avril 1985 par le CTCF de la CCT.

En réponse à la demande de VIA, Transport 2000 a fait valoir que l'ordonnance n[o] 119608, prise le 14 janvier 1966 par la Commission des transports du Canada, obligeait le maintien du service de nuit.

L'Office a informé VIA que la suppression du service de nuit exigeait l'annulation préalable de l'ordonnance n[o] 119608 conformément à l'art. 41 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987). Il a décidé de convoquer une audience publique en vue d'examiner la demande sous le régime des dispositions de la LNT 1987 concernant le niveau de service.

In the matter of the VIA Rail Canada Inc. overnight service comprised of train numbers 48 and 49, between Ottawa and Toronto, Ontario; and

In the matter of an application filed on September 16, 1988 by VIA Rail Canada Inc. requesting rescission, pursuant to section 41 of the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34 by the National Transportation Agency of Order No. 119608 dated January 14, 1966 of the Board of Transport Commissioners of Canada.

INDEXED AS: VIA RAIL CANADA INC. - OVERNIGHT SERVICE (RE)

Members: Honourable Erik Nielsen (Chairman), Micheline Beaudry (Vice-Chairman) and Edmund J. O'Brien

Decision No.: 490-R-1988
Order No.: 1988-R-1188
Date of Decision: December 19, 1988
File No.: D3260-T2
Heard at: Hull, Quebec on December 5 and 6, 1988 and Toronto, Ontario on December 8, 1988

Railway transportation - Powers of the Agency - Passenger transportation - Overnight service - Obligation to provide adequate and suitable accommodation - Public hearing - Level of service - Review, rescind or vary - Change in facts or circumstances - Highly competitive market - Air deregulation - Transportation industries - Highway infrastructure

In this case, VIA applied to the Agency pursuant to the CTC-RTC Order No. R-38000 dated April 29, 1985 requesting substitution of its Ottawa-Toronto overnight train service with a new daytime service.

In response to VIA's application, Transport 2000 argued that the Board of Transport Commissioners Order No. 119608, dated January 14, 1966 required retention of the service.

The Agency advised VIA that removal of the overnight service required prior rescission of Order No. 119608 pursuant to s. 41 of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987). The Agency also convened a public hearing to consider the level of service requirements imposed by ss. 144 to 147 of the NTA, 1987.

Au sujet des dispositions de l'art. 41 de la LNT 1987, VIA a allégué diverses considérations témoignant de nouveaux faits ou d'une évolution de circonstances qui habiliteraient l'Office à annuler l'ordonnance n° 119608 soit, tout particulièrement, l'amélioration de l'infrastructure routière, de meilleurs services d'autocars, l'expansion du réseau aérien régional et national ainsi que l'évolution du marché depuis 1966. VIA a de plus affirmé que les recettes générées par le service de nuit étaient insuffisantes et n'entrevoyait aucune amélioration, considérant le cœfficient d'occupation de 20 p. 100 et l'absence de croissance éventuelle du service. VIA a soutenu que le remplacement du service de nuit par un nouveau service de jour entraînerait en définitive un gain financier net pour la société d'État, soit l'abrégement de la durée de déplacement, des heures de départ mieux adaptées, l'amélioration des services fournis aux personnes handicapées et de nouvelles correspondances pratiques pour les voyageurs.

In reference to the requirements of s. 41 of the NTA, 1987, VIA submitted several considerations suggesting new facts or circumstances which would allow the Agency to rescind Order No. 119608 such as improvement of highway infrastructure, better bus operations, increased network of regional and national air carriers and the evolution of the market place since 1966. VIA further argued that the revenue generated by the overnight service was not sufficient and it could not foresee any improvement considering a 20 per cent occupancy ratio and lack of growth potential for the service. VIA contended that the replacement of the overnight service by a new daytime service would ultimately result in a net financial gain for the Crown corporation including reduced travel time, better departure times, expanded services for the handicapped and new convenient connections for passengers.

En opposition à la demande de VIA, plusieurs intervenants ont soutenu que le service de nuit était pratique, économique, fiable et qu'il permettait aux voyageurs de nuit d'arriver tôt le matin et de gagner du temps. Transport 2000 a proposé à l'Office de prolonger l'ordonnance pour une durée limitée afin de donner à VIA l'occasion de commercialiser judicieusement ce marché négligé et administré de façon médiocre par la compagnie.

Several interveners opposed to VIA's application submitted that the service was convenient, economical, reliable, offered an early morning time and was a timesaver for the overnight traveller. Transport 2000 suggested that the Agency extend the existing order for a limited period in order to permit VIA the opportunity to adequately market this neglected and poorly managed service.

Décision : L'Office a annulé l'ordonnance n° 119608 et a autorisé VIA à remplacer son service de nuit par un nouveau service de jour.

Decision: The Agency rescinded Order No. 119608 and allowed VIA to substitute the overnight operation with a new daytime service.

L'ordonnance n° 119608 imposait au CN l'obligation d'établir un service de train de voyageurs de nuit entre Ottawa et Toronto. L'ordonnance n° R-38000 prise par la CCT fixait l'itinéraire et la fréquence minimale des services, ainsi que la marche à suivre par les compagnies pour modifier ces itinéraires et ces fréquences. Étant donné qu'elle ne traite pas précisement de l'horaire des trains, le remplacement des services par VIA continuait de dépasser les exigences de fréquences minimales contenues dans l'ordonnance n° R-38000.

Order No. 119608 imposed on CN an obligation to establish an overnight passenger train service between Ottawa and Toronto. Order No. R-38000 set out the routing and minimum frequency of services, as well as procedures for railway companies to follow to modify routes or frequencies. Since it did not deal specifically with the scheduling of trains, VIA proposed that substitution of service continued to exceed the minimum frequency requirement of Order No. R-38000.

Considérant les nombreux changements du marché, dans l'ensemble de l'industrie du transport, et les objectifs énoncés à l'art. 3 de la LNT 1987, à savoir la politique nationale des transports du Canada, l'Office a conclu qu'il y a eu des faits nouveaux ou une évolution des circonstances depuis l'ordonnance n° 119608 et a annulé, par conséquent, ladite ordonnance.

Considering that there had been many changes in the market place in the transportation industry as a whole, and the objectives set out in s. 3 of the NTA, 1987 which outlines the National Transportation Policy of Canada, the Agency concluded that these constituted changes in the facts or circumstances since Order No. 119608 was issued and consequently rescinded the Order.

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Ordonnance de la Commission des transports du Canada n° 119608, datée du 14 janvier 1966

Ordonnance du CTCF de la CCT n° R-38000, datée du 29 avril 1985

Lettre-décision de l'ONT, datée du 13 septembre 1988

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 3, 41, 144 à 147

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2, art. 262 (maintenant arts. 144 à 147 de la LNT 1987)

Comparutions

M^me^ Alix Jenkins et M^me^ Tracey Eisenberg, avocates de l'Office
M. James K. Allen, avocat, VIA Rail Canada Inc.
M. Don Carmichael, VIA Rail Canada Inc.
M. Roy Jamieson, directeur exécutif, Transport 2000 Canada
M. Ernest McArthur, avocat, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton
M. Andrew Hope, planificateur, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton
M. William Peppler, Canadian Owners and Pilots Association
M. Douglas Leighton, directeur du développement économique, Cornwall
M. Roger Timmers, Fraternité des préposés à l'entretien des voies
M. John McCullum, président, Transport 2000 Ontario
M. Bernie Higgins, Fraternité des wagonniers de chemins de fer

Canadiens et canadiennes intéressés

M. Douglas Ainslie, M. William Blakeman, M. John Chambers, M. Donald Cruickshank, M. D.J. Fader, M. Terry Fox, Rév. William Gilbert, M. Peter Glynn, M. Harry Gow, M. Reginald Heasman, M. Donald Hedrick, M. Richard Howey, M. Michael Iveson, M. Michael Jaffey, M. David Jeanes, M. Thomas Ladanyi, M. Peter Lambert, M. Edward Lauer, M. Derek Loder, M. Jack MacKinnon, M^me^ Eileen Mitchell Thomas, M. Darrell Richards, M^me^ Ruth Ross, M. Michael Townsend, M^me^ Audrey Voice

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

Board of Transport Commissioners for Canada, Order No. 119608, dated January 14, 1966

CTC-RTC Order No. R-38000, dated April 29, 1985

NTA Letter-Decision dated September 13, 1988

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 3, 41, 144 to 147

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 262 (now ss. 144 to 147 of the NTA, 1987)

Appearances

Ms. Alix Jenkins and Ms. Tracey Eisenberg, Agency Counsel

Mr. James K. Allen, Counsel, VIA Rail Canada Inc.
Mr. Don Carmichael, VIA Rail Canada Inc.
Mr. Roy Jamieson, Executive Director, Transport 2000 Canada
Mr. Ernest McArthur, Counsel, Regional Municipality of Ottawa-Carleton
Mr. Andrew Hope, Planner, Regional Municipality of Ottawa-Carleton
Mr. William Peppler, Canadian Owners and Pilots Association
Mr. Douglas Leighton, Director Economic Development, Cornwall
Mr. Roger Timmers, Brotherhood of Maintenance of Way Employees
Mr. John McCullum, President, Transport 2000 Ontario
Mr. Bernie Higgins, Brotherhood of Railway Carmen of Canada

Concerned Citizens

Mr. Douglas Ainslie, Mr. William Blakeman, Mr. John Chambers, Mr. Donald Cruickshank, Mr. D.J. Fader, Mr. Terry Fox, Rev. William Gilbert, Mr. Peter Glynn, Mr. Harry Gow, Mr. Reginald Heasman, Mr. Donald Hedrick, Mr. Richard Howey, Mr. Michael Iveson, Mr. Michael Jaffey, Mr. David Jeanes, Mr. Thomas Ladanyi, Mr. Peter Lambert, Mr. Edward Lauer, Mr. Derek Loder, Mr. Jack MacKinnon, Ms. Eileen Mitchell Thomas, Mr. Darrell Richards, Ms. Ruth Ross, Mr. Michael Townsend, Ms. Audrey Voice

DÉCISION

Contexte

VIA Rail Canada Inc. (VIA) a donné avis à l'Office national des transports (Office), le 30 juin 1988, de son intention de modifier le service de trains entre Ottawa et Toronto à compter du 30 octobre 1988. Cet avis a été donné en conformité avec une ordonnance prise par la Commission canadienne des transports, prédécesseur de l'Office, à savoir l'ordonnance du Comité des transports par chemin de fer n° R-38000, qui fixe les fréquences et les itinéraires de base des services de trains de voyageurs. VIA se propose de remplacer les trains de nuit n^{os} 48 et 49 par un service de jour supplémentaire.

Le 5 août 1988, l'Office a demandé à VIA d'aviser les administrations locales de son projet et d'afficher un avis public annonçant le changement proposé. Au nombre des interventions déposées suite à cet avis figurent des mémoires de Transport 2000 datés des 24 et 25 août 1988. Cet organisme a fait valoir que l'ordonnance n° 119608, prise par la Commission des transports du Canada le 14 janvier 1966, oblige à maintenir le service. VIA, dans sa réponse datée du 9 septembre 1988, a rétorqué au contraire que l'ordonnance n° R-38000 prime et, sinon, que l'Office pourrait annuler l'ordonnance n° 119608 de son propre chef en vertu de l'article 41 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987).

L'Office, dans une lettre datée du 13 septembre 1988, a informé VIA qu'il ne peut y avoir suppression du service de nuit sans annulation préalable de l'ordonnance n° 119608. Dans sa réponse datée du 16 septembre 1988, VIA a maintenu que cette ordonnance doit être annulée parce qu'elle est en contradiction avec l'ordonnance n° R-38000. Elle a allégué qu'en instaurant un service de jour en remplacement, elle remplit l'obligation de fournir des installations convenables que lui impose l'article 144 de la LNT 1987.

L'Office a confirmé, le 28 septembre 1988, l'opinion qu'il avait déjà exprimée et il a ordonné à VIA de poursuivre le service jusqu'à ce qu'il rende une décision. Dans une lettre datée du même jour, VIA a indiqué que sa lettre du 16 septembre précédent constituait sa demande

DECISION

Background

On June 30, 1988, VIA Rail Canada Inc. (VIA) notified the National Transportation Agency (Agency) of a proposed change in its Ottawa-Toronto train service effective October 30, 1988. This notice was given pursuant to an order of the former authority, the Canadian Transport Commission, Railway Transport Committee Order No. R-38000. The subject order prescribes minimum frequencies and routings of passenger-train services. VIA proposed to replace the overnight trains 48 and 49 with an additional daytime service.

VIA was requested by the Agency, on August 5, 1988, to notify local authorities and post public notice of the proposed service change. Interventions filed in response to the notice included submissions by Transport 2000, dated August 24 and 25, 1988. This organization argued that Order No. 119608, issued by the Board of Transport Commissioners January 14, 1966, required retention of the service. In response, September 9, 1988, VIA submitted, to the contrary, that Order No. R-38000 prevailed. However, VIA noted that should Order No. 119608 apply, the Agency could rescind the Order on its own motion pursuant to section 41 of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987).

By correspondence of September 13, 1988, the Agency advised VIA that removal of the overnight service required prior rescission of Order No. 119608. In response, September 16, 1988, VIA maintained that the Order must be rescinded, given its conflict with Order No. R-38000. VIA argued that the additional daytime service satisfied its obligations to provide adequate and suitable accommodation pursuant to section 144 of the NTA, 1987.

The Agency confirmed its previous opinion September 28, 1988 and directed VIA to continue the service pending further decision of the Agency. VIA advised, on the same date, that its correspondence of September 16, 1988 constituted its application for repeal of Order No. 119608.

d'annulation de l'ordonnance n° 119608. VIA a ultérieurement publié et affiché un avis de cette demande.

Le 16 novembre suivant, l'Office a décidé de convoquer une audience publique en vue d'examiner la demande sous le régime des dispositions de la LNT 1987 concernant le niveau de service, nommément les articles 144 à 147, et de l'article 41 en vertu duquel l'Office pourrait annuler l'ordonnance n° 119608. L'audience, commencée à Hull (Québec) le 5 décembre 1988, s'est terminée à Toronto (Ontario) le 8 décembre suivant.

Sommaire de l'argumentation des parties

VIA Rail Canada Inc.

M. Don Carmichael a présenté les faits pour VIA. La position de VIA est résumée dans les paragraphes qui suivent.

Au sujet des dispositions de l'article 41 de la LNT 1987 qui habilite l'Office à réviser, annuler ou modifier un arrêté, VIA allègue que diverses considérations témoignent de nouveaux faits ou d'une évolution des circonstances.

Selon VIA, ensemble, l'amélioration de l'infrastructure routière, le réoutillage de l'industrie de l'automobile et la stabilisation des prix du carburant ont rendu les déplacements routiers plus intéressants. Les services d'autocars sont différents et offrent un meilleur produit; par exemple, ils offrent aussi un service de nuit entre Ottawa et Toronto. Un réseau de transporteurs aériens régionaux et nationaux s'est établi, ajoutant au choix de modes de transport pour les voyageurs. La population et les zones de densité démographique se sont déplacées. Il existe une préférence marquée pour les trains interurbains de jour à grande vitesse.

Conséquemment, VIA soutient que le marché a évolué et que les conditions qui prévalaient en 1966, au moment de l'ordonnance n° 119608, ont changé depuis lors.

VIA affirme également que le service de nuit entre Ottawa et Toronto doit être supprimé et remplacé par un service de jour, pour diverses raisons. D'abord et avant tout, le cœfficient d'occupation est de 20 p. 100 seulement. De plus, la recherche de marché ne montre aucune

Notice of the application was subsequently published and posted by VIA.

On November 16, 1988, the Agency decided to convene a public hearing to consider the application pursuant to the level of service sections of the NTA, 1987, sections 144 to 147, and section 41 of the NTA, 1987 which would enable the Agency to rescind Order No. 119608. The hearing, convened in Hull, Quebec, December 5, 1988, concluded December 8, 1988, in Toronto, Ontario.

Summary of Arguments of Parties

VIA Rail Canada Inc.

Mr. Don Carmichael presented VIA's evidence in support of its case. The following summarizes VIA's position.

In reference to the requirements of section 41 of the NTA, 1987, which allows the Agency to review, vary or rescind an order, VIA claims that the following considerations all suggest new facts or circumstances.

The combination of an improved highway infrastructure, the retooling of the automobile industry and a stabilization of fuel prices have contributed to make car travel more appealing. Bus operations are different and offer a better product, for example, they also offer an overnight service from Ottawa to Toronto. A network of regional and national air carriers has emerged, adding to the alternatives offered to the traveller. There have been shifts in population and density. There is a declared preference for high-speed, inter city daylight trains.

It is therefore VIA's contention that the market place has evolved. Conditions present in 1966, when Order No. 119608 was issued, have since changed.

VIA also maintains that the overnight service between Ottawa and Toronto must be discontinued and replaced by a daytime service. VIA wishes to discontinue the overnight train for a number of reasons. First and foremost, there is only a 20 per cent occupancy ratio. In addition, VIA asserts that

croissance éventuelle du service; les tendances du trafic indiquent toutes des augmentations des services de jour mais restent stables, dans le meilleur des cas, pour ce qui est du service de nuit. VIA juge le recouvrement des coûts insuffisant et les perspectives d'amélioration décevantes. En effet, au cours de la grève qui a frappé l'industrie de l'autocar, la capacité du service ferroviaire à couvrir ses frais évitables s'est à peine améliorée. Qui plus est, l'accroissement de clientèle qui est nécessaire, d'après les résultats d'une analyse de rentabilité du service de nuit, est irréalisable selon VIA. Dans l'évaluation des solutions de rechange, VIA a envisagé la possibilité de faire passer le train de nuit Montréal-Toronto par Ottawa. Toutefois, l'analyse montre que cette solution n'est pas viable. Somme toute, les recettes produites par le service de nuit sont insuffisantes et VIA n'entrevoit aucune amélioration.

Par ailleurs, VIA soutient que le nouveau service de jour proposé en remplacement présente des perspectives excellentes. Elle fait valoir que les améliorations apportées au service, par exemple l'abrégement de la durée de déplacement, l'offre de repas et de boissons à bord des voitures coach et VIA 1, les heures de départ mieux adaptées, l'amélioration des services fournis aux personnes handicapées et la qualité des gares entre Ottawa et Toronto ont tous contribué à faire augmenter la clientèle de jour. L'occupation moyenne est environ 10 fois plus grande le jour que la nuit. Cette demande croissante a taxé la capacité de VIA, si bien que celle-ci souhaite réaffecter ses ressources de manière à obtenir un meilleur rendement de ses investissements.

Le service de jour supplémentaire offre de nouvelles correspondances pratiques pour les voyageurs. Il n'est plus rare maintenant que les trains de jour soient complets. VIA a dépensé approximativement 38 millions de dollars pour l'amélioration de son infrastructure. Grâce à ces travaux, la vitesse de surface a pu être augmentée, ce qui est un atout pour les trains de jour mais sans importance pour les trains de nuit. Enfin, VIA a consulté la plupart des collectivités touchées et a obtenu leur appui. VIA soutient que le remplacement du service de nuit par un nouveau service de jour entraînera, en définitive, un gain financier net pour la compagnie.

there is no growth potential for the service; traffic trends all show increases for daytime services while they remain static at best for the overnight. VIA feels cost recovery is insufficient and the prospects of improvement are not optimistic, for example, during the shutdown of the bus industry there was no significant improvement in the service's ability to cover its avoidable costs. Moreover, a breakeven analysis for the overnight service indicated a necessary ridership increase which VIA believes is unattainable. In evaluating the alternatives, VIA examined the possibility of re-routing the Montreal to Toronto overnight train through Ottawa. An analysis of this option suggested that this was not a viable alternative. To summarize, the revenue generated by the overnight service is not sufficient and VIA does not foresee any improvement.

In support of its recent addition, VIA argues that the new daytime service has tremendous potential. It submits that improvements such as reduced travel time, provision of meals and beverages in both coach and VIA 1, better departure times, expanded services for the handicapped, the quality of stations between Ottawa and Toronto, have all contributed to an increased ridership during the daytime. The average passenger load during the day is approximately 10 times greater than during the night. This increasing demand has strained VIA's capacity and it wants to reallocate its resources where it will receive a better return on its investment.

The additional daytime service provides new convenient connections for passengers. Sell-outs have become more common during the day. VIA has spent some $38 million on improvements to its infrastructure; this translates in greater land speed which is an asset for the daytime trains but is inconsequential with respect to overnight travellers. Finally, VIA has consulted with most of the communities affected and has acquired their support. VIA contends that the replacement of the overnight service by a new daytime service will ultimately result in a net financial gain for the company.

VIA croit qu'en qualité de société d'État financée par les deniers publics et étant donné ses ressources limitées, elle doit profiter de cette possibilité pour accroître ses recettes et répondre aux demandes du plus grand nombre de voyageurs.

Transport 2000 Canada

M. Jamieson, au nom de Transport 2000 Canada, fait valoir que l'ordonnance n° 119608 n'est pas rendue caduque par l'ordonnance n° R-38000, puisqu'elle fixe l'obligation de fournir un service donné. Cette ordonnance a été prise à la suite de plaintes selon lesquelles il existait un besoin et un marché pour le service. Il appartient à VIA de prouver qu'il y a eu un changement dans les faits ou les circonstances qui ont dicté la prise de l'ordonnance n° 119608. La seule circonstance pertinente serait un changement du marché ou de la demande du public.

La présumée faible clientèle du service n'est pas un motif suffisant pour relever VIA de son obligation si l'amoindrissement du marché est attribuable à de la négligence, une piètre commercialisation ou une gestion médiocre par la compagnie. Le motif du déclin de la clientèle est pertinent dans les délibérations de l'Office.

VIA n'a pas cherché activement à améliorer le service de nuit comme elle l'a fait pour les trains de jour; elle n'a pas commercialisé ce service particulier, comme l'a fait Amtrak aux États-Unis, et elle n'a pas tenté de cerner un marché pour les arrivées tôt le matin. VIA devrait aussi tirer partie de la congestion des aéroports avec laquelle les voyageurs sont actuellement aux prises. L'occupation des services aériens avec arrivée tôt le matin à Toronto et Ottawa a augmenté de 58 p. 100 au cours des quatre dernières années. VIA se doit d'examiner tous les moyens de fournir et d'améliorer le service avant de songer à le supprimer.

Transport 2000 Canada ne propose pas, par contre, que VIA continue de faire circuler les trains à perte et avec des places vides. Plutôt, il avance qu'un arrêté provisoire prolongeant l'ordonnance n° 119608 pour une durée limitée suffirait pour donner à VIA l'occasion de commercialiser judicieusement le service.

As a Crown corporation relying on federal funds, and with limited resources, VIA feels it must take this opportunity to increase revenues and meet the demands of the greatest number of passengers.

Transport 2000 Canada

On behalf of Transport 2000 Canada, Mr. Jamieson argued that Order No. 119608 is not compromised by R-38000 as Order No. 119608 establishes an obligation to meet a specific service. Order No. 119608 resulted from complaints that there was a need and market for the service. VIA must prove that there has been a change in facts or circumstances pertaining to the requirements which predicated that Order. The only relevant circumstance bearing on this consideration, asserts Transport 2000 Canada, would be a change in the market or in public demand.

Alleged poor patronage of the service is not sufficient reason to relieve VIA of its obligation if the shrinking market is attributable to neglect, poor marketing and poor management by VIA. The reason for decline in patronage is relevant to Agency deliberations.

VIA has not concentrated its efforts to improve the overnight services as it has its daytime services, has not marketed the unique service as Amtrak has done in the U.S. and has not attempted to identify a market for early morning arrivals. Airport congestion currently experienced by travellers should also be exploited by VIA. Airline capacity of early morning arrivals in Toronto and Ottawa has increased 58 per cent in the past four years. VIA must examine all means of providing and improving the service prior to terminating the subject service.

Transport 2000 Canada does not suggest, however, that VIA should continue to operate at a loss and with limited occupancy. Rather, they suggest that an interim order extending the existing Order No. 119608 for a limited period would be appropriate to permit VIA the opportunity to adequately market the service.

Il note que des précédents ont été créés par le réglementateur précédent dans des cas de demandes d'abandon de lignes. En contre-interrogatoire, le témoin a indiqué que le recouvrement moyen des coûts pour le corridor, à 64 p. 100, comme l'a précisé M. de Belleval, président de VIA Rail, devant le Comité des transports de la Chambre des communes le 19 juillet dernier, est un objectif raisonnable pour le service, lequel est actuellement exploité sur une base de recouvrement de 50 p. 100.

Au cours de l'instance, M. Jamieson a aussi mis en doute les volumes de voyageurs présentés comme preuve, la politique de VIA sur le gel des places et des réservations, les études de marché qui n'ont pas porté sur les heures d'arrivée souhaitées. Il s'interroge sur le fait que VIA ait omis d'évaluer les risques de pertes accrues liés à des trains de jour plus longs et à l'augmentation des milles-train. Vu le surcroît de places actuel à bord des trains de jour, il incombe à VIA Rail de montrer qu'il existe un marché suffisant pour produire des recettes nettes plus grandes en augmentant la fréquence des trains. De plus, si le marché existe bel et bien, faut-il le servir au détriment des services de nuit ?

Transport 2000 Ontario

Ajoutant aux observations formulées par l'organisme national, M. McCullum de Transport 2000 Ontario soutient que l'Office, dans l'intérêt public, a le mandat général de réglementer VIA quant aux normes minimales de fréquence, de type de service et d'itinéraires.

La commodité et les besoins du public justifient le maintien d'un service offert à prix raisonnables comparativement au transport par avion ou à la location d'une chambre d'hôtel. Le service de nuit en cause permet aussi les seules correspondances vers des destinations situées aux États-Unis.

Les pertes financières sont probablement surévaluées, puisque les recettes provenant des voyageurs de courte distance se déplaçant entre Brockville et Toronto sont attribuées aux trains de nuit Montréal-Toronto. Le manque de clientèle pour le service est attribuable à l'absence de publicité sur les avantages des trains de nuit et aux mesures prises par VIA pour décourager l'usage de ce service.

They noted that precedents have been set by the former authority in respect of abandonment applications. Under cross-examination, the witness noted that the 64 per cent cost recovery average for the corridor, as submitted in July 1988 to the House of Commons Transport Committee by Mr. de Belleval, VIA's President, was a reasonable objective for the service, currently operating at 50 per cent recovery.

In the course of the proceedings, Mr. Jamieson also questioned the passenger volumes presented in evidence, the VIA policy on blocking seats and reservations and market studies which did not address preferred arrival times. Mr. Jamieson queried the omission by VIA to assess the potential for increased losses on daylight trains with larger consists and increased train miles. In view of the current excess capacity on daytime trains, it is incumbent on VIA to show that a sufficient market exists to generate increased net revenues with an additional frequency. Further, if the market does exist, must it be served at the expense of the overnight services.

Transport 2000 Ontario

In addition to the comments of the national organization, Mr. McCullum of Transport 2000 Ontario argued that the Agency, in the public interest, has a broad mandate to regulate VIA with respect to minimum standards of such aspects as frequency, type of service and routes served.

Public convenience and necessity justifies continuance of a service offered at reasonable fares vis-à-vis airline travel or hotel accommodations. This overnight train service also provides the only connections to U.S. destinations.

Financial losses are likely overstated as revenues accruing from short-distance passengers between Brockville and Toronto are attributed to the Montreal-Toronto overnight trains. Lack of patronage of the service is due to the lack of promotion of the positive aspects of the service and to actions taken by VIA to discourage its use.

À la place de la proposition de VIA, M. McCullum propose que les trains Montréal-Toronto passent par Ottawa. Il est vrai que Cornwall ne serait plus desservie mais, à son avis, la plupart des passagers de cette ville sont des titulaires de laissez-passer qui pourraient emprunter l'autobus jusqu'à Coteau. L'intérêt public et les perspectives du marché des déplacements en provenance et à destination d'Ottawa est plus grand que le besoin de servir les voyageurs de navette de Cornwall, selon cet organisme.

M. McCullum a aussi présenté les résultats d'un sondage mené auprès de 18 voyageurs d'un train de nuit à la fin de novembre 1988. Transport 2000 Ontario fait valoir que les résultats confirment que les clients aiment le service, qu'ils voyagent généralement plusieurs fois par année, qu'ils ont besoin d'arriver tôt le matin et qu'ils sont prêts à recommander le service. Se fondant sur ces résultats, M. McCullum avance qu'il existe un marché bien ancré pour ce service concurrentiel et que ce marché pourrait prendre de l'essor.

Au sujet du déficit actuel du service, Transport 2000 Ontario avance qu'un surcroît de 25 voyageurs par jour sur semaine hausserait de 500 000 $ les recettes annuelles. La capacité de l'équipement en service suffirait pour couvrir cette augmentation. De plus, l'accroissement de la clientèle pourrait être suscité en intéressant 4 p. 100 des voyageurs qui arrivent tôt le matin à Ottawa et Toronto.

Autres intervenants

Au cours des audiences publiques, 28 intervenants ont présenté leurs vues contre la demande de VIA. Ces intervenants ont soutenu que le service de nuit est pratique, économique, fiable, qu'il permet aux voyageurs de nuit d'arriver tôt le matin et de gagner du temps. Ils ont aussi fait valoir que le service du train de nuit est unique en son genre et que le nouveau service de jour ne constitue pas une solution de remplacement satisfaisante pour les utilisateurs actuels du service.

Quoique les vues diffèrent au sujet de l'occupation des trains 48 et 49 et du recouvrement des coûts, nombre des intervenants admettent que la clientèle est faible et avancent que cette situation découle du manque de mise en valeur et de

As an alternative to VIA's proposal, Mr. McCullum suggested that the Montreal-Toronto trains be re-routed through Ottawa. Although Cornwall would lose service under the proposal, he suggested that the majority of Cornwall passengers are pass holders who could be bussed to Coteau. The public interest and the market potential to and from Ottawa is, in their opinion, greater than the need to serve Cornwall commuters.

Mr. McCullum also presented the results of a survey of 18 passengers on the overnight train in late November 1988. Transport 2000 submitted that the results confirmed that patrons supported the service, generally travelled multiple times per year, required early morning arrival and were willing to recommend its use. In view of these results, Mr. McCullum argued that there is a hard core market for this competitive service and that this market could be expanded.

In addressing the current revenue shortfall of the service, Transport 2000 Ontario suggested that an additional 25 passengers per weekday would generate an additional $500,000 in annual revenues. Existing capacity of equipment currently in service could accommodate this increase in usage. Further, the passenger increase could be generated by attracting four per cent of the estimated early morning passenger arrivals in Ottawa and Toronto.

Other Interveners

During the course of the public hearings, 28 interveners presented their views in opposition to VIA's application. These interveners submitted that the service is convenient, economical, reliable, offers an early morning arrival time and is a timesaver for the overnight traveller. It was also presented that the overnight train service is unique and the new daytime train service is not a substitute for the current users of the service.

While there were some varying views in respect of the passenger handlings on trains 48 and 49 and the cost recovery criteria, many of the interveners acknowledged that the ridership is low and alleged that the situation is a result of VIA's lack of

publicité par VIA et de la détérioration générale du service et de l'équipement de bord.

De plus, les intervenants soutiennent que, vu la congestion aux aéroports de Toronto et d'Ottawa, l'arrivée tôt le matin du train de nuit pourrait être mise en valeur afin d'augmenter la clientèle.

Plusieurs intervenants parlent de l'option de faire passer le service de nuit Montréal-Toronto par Ottawa. La ville de Cornwall s'oppose au changement d'itinéraire des trains 58 et 59 qui contournerait la ville, puisqu'il entraînerait une diminution considérable du niveau de service pour la population de la ville.

Par contre, la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton s'est prononcée en faveur de l'élimination par VIA du service de nuit et de la mise en œuvre d'un train de jour, parce que cela augmenterait la clientèle des chemins de fer.

En outre, beaucoup de particuliers et de municipalités ont fait connaître leur vue à l'Office dans des mémoires écrits. Bien que la grande majorité de ces intervenants s'opposent à la demande de VIA, la compagnie a reçu l'appui de 14 municipalités et de divers représentants élus.

Analyse

L'Office a considéré le service de nuit entre Ottawa et Toronto sous le régime des dispositions concernant le niveau de service contenues dans les articles 144 à 147 de la LNT 1987 et a examiné la question de savoir si l'ordonnance n° 119608, datée du 14 janvier 1966, devrait être annulée en vertu de l'article 41 de la LNT 1987. Il a étudié et pris en considération tous les faits qui lui ont été présentés ainsi que la preuve contenue dans le dossier public, et il a tenu compte de toutes les considérations qui lui ont semblé pertinentes. Voici l'analyse qu'il fait de ces considérations.

L'ordonnance n° 119608 a été prise le 14 janvier 1966 à la suite de plaintes faites par le public concernant la résiliation de l'entente de groupage des trains de voyageurs passée entre le CN et le CP. L'ordonnance disait, entre autres choses, que « la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada devait établir un service de train de

promotion and advertising and general deterioration of on-board service and equipment.

Further, interveners argued that in view of the traffic congestion experienced at Toronto and Ottawa airports, the early morning arrival time of the overnight train service could be an attractive feature to be marketed to increase passenger ridership.

Several interveners presented the alternative of re-routing the Montreal-Toronto overnight service via Ottawa. The City of Cornwall objected to the re-routing of trains 58 and 59 which would result in a bypass of their city, as this would significantly diminish the level of service for its citizens.

On the other hand, the Regional Municipality of Ottawa-Carleton presented its views in support of VIA's proposed elimination of the overnight service and implementation of a daytime train on the grounds that it would increase rail patronage.

In addition, numerous individuals and municipalities provided the Agency with their views through written submissions. Although the vast majority of these interveners opposed VIA's application, VIA did receive support from 14 municipalities and various elected officials.

Analysis

The Agency has considered the overnight service between Ottawa and Toronto in the context of the level of service provisions of sections 144 to 147 of the NTA, 1987, and has addressed the issue of whether Order No. 119608 dated January 14, 1966 should be rescinded pursuant to section 41 of the NTA, 1987. The Agency has reviewed and taken into consideration all of the evidence presented to it and the evidence on the public record and has had regard for all the considerations that appear to be relevant to the Agency. The following is the Agency's analysis of those considerations.

Order No. 119608 was issued on January 14, 1966, as a result of complaints from the public after the agreement between CN and CP for the pooling of passenger trains was discontinued. The Order stated, among other items: "Canadian National Railway shall establish an overnight passenger train service between Ottawa and Toronto as soon as

voyageurs de nuit entre Ottawa et Toronto, le plus tôt possible après la date de l'ordonnance ». Dans une lettre de décision datée du 13 septembre 1988, l'Office a déterminé que l'ordonnance n° 119608 obligeait encore VIA à fournir un service de nuit entre Ottawa et Toronto.

possible subsequent to the date of this Order". The Agency determined by letter decision dated September 13, 1988 that Order No. 119608 still required that overnight service between Ottawa and Toronto be provided by VIA.

Subséquemment à l'ordonnance n° 119068, une série d'ordonnances, appelées « ordonnances sur le service de train de voyageurs », dont la dernière en date est l'ordonnance n° R-38000, ont été prises par la Commission canadienne des transports en vertu de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* (maintenant les articles 144 à 147 de la LNT 1987). Ces ordonnances fixent l'itinéraire et la fréquence minimale des services ainsi que la marche à suivre par les compagnies pour modifier ces itinéraires et ces fréquences. Ces ordonnances ne traitent pas précisément de l'horaire des trains.

Subsequent to Order No. 119608 a succession of orders known as the "Passenger Train Service Order(s)", culminating in the present Order No. R-38000, were issued by the Canadian Transport Commission pursuant to section 262 of the *Railway Act* (now sections 144 to 147 of the NTA, 1987.) These orders set out the routing and minimum frequency of services, as well as procedures for railway companies to follow to modify those routings or frequencies. These orders do not deal specifically with the scheduling of trains.

VIA propose de remplacer les trains de nuit par un nouveau service de jour. Ce faisant, elle continue de dépasser les exigences de fréquence minimale contenues dans l'ordonnance R-38000.

VIA has proposed to substitute the overnight train with a new daytime service. By doing so, VIA continues to exceed the minimum frequency requirements of Order No. R-38000.

L'Office reconnaît la situation particulière de VIA comme société d'État et le désir de cette dernière d'administrer ses activités et ses ressources le plus efficacement possible.

The Agency recognizes VIA's particular status as a Crown corporation and its desire to manage its operations and resources as effectively as possible.

Le service Ottawa-Toronto est l'un des services du corridor qui est exploité sur un marché caractérisé par une intense concurrence entre les modes. En supprimant son service de nuit et en le remplaçant par un nouveau service de jour, VIA compte améliorer sa situation financière.

The Ottawa-Toronto service is one of the corridor services that operates in a highly competitive market where competition of the modes is the most intense. By deleting its overnight service and replacing it with the new daytime service, VIA expects to improve its financial situation.

L'Office est d'avis que les mesures mises de l'avant par VIA permettront de mieux atteindre les objectifs énoncés à l'article 3 de la LNT 1987, à savoir la politique nationale des transports du Canada.

It is the Agency's opinion that VIA's initiatives will better meet the objectives set out in section 3 of the NTA, 1987 which outlines the National Transportation Policy for Canada.

Il existe d'autres services de train de voyageurs de nuit au Canada. Le train de nuit entre Ottawa et Toronto est le seul dont l'exploitation est dictée par une ordonnance particulière. Si ce n'était de l'ordonnance n° 119608, VIA aurait pu donner avis à l'Office de la réduction de service proposée 30 jours avant la date de prise d'effet, conformément au paragraphe 4 de l'ordonnance n° R-38000.

There are other overnight passenger train services in Canada. The overnight train between Ottawa and Toronto is the only service required to operate by a specific order. If Order No. 119608 did not exist, VIA could have given notice to the Agency 30 days prior to the date of the proposed reduction pursuant to paragraph 4 of Order No. R-38000.

L'Office a cherché à savoir si le service de nuit devait être traité différemment de tout autre service régulier et, après un examen attentif, il a conclu que l'ordonnance n° R-38000 devrait s'appliquer à tous les services, sans discrimination, y compris le service de nuit. Toute modification à ce service devrait donc être faite en conformité avec l'ordonnance n° R-38000.

L'article 41 de la LNT 1987 habilite l'Office à réviser, annuler ou modifier ses décisions ou arrêtés en raison de faits nouveaux ou d'évolution des circonstances visées par ces décisions ou ordonnances, selon son appréciation.

Depuis 1966, de nombreux changements ont marqué le marché et l'industrie des transports dans leur ensemble. VIA a vu le jour comme société distincte chargée de fournir des services de train de voyageurs. L'infrastructure routière est meilleure, l'automobile est devenue un élément compétitif, le service d'autocar offre un meilleur produit et, suite à l'augmentation du nombre de transporteurs aériens et de la fréquence des services depuis la déréglementation, le choix de services aériens est plus grand.

Par conséquent, après avoir dûment examiné tous les faits dont il est saisi, l'Office croit qu'il y a eu des faits nouveaux ou une évolution des circonstances depuis l'ordonnance n° 119608 du 14 janvier 1966 et, donc, que celle-ci doit être annulée.

Confidentialité

Au sujet de la confidentialité de certains documents concernant la situation financière ou le nombre de passagers que doit étudier l'Office, et après examen des arguments présentés par VIA au cours d'une audience à huis clos, l'Office a déterminé que l'annexe confidentielle de la pièce n° 1 de VIA (mémoire de VIA) et la pièce 6(c) de VIA (analyse de rentabilité des trains 48 et 49 de VIA), doivent toutes deux être considérées comme **confidentielles** dans leur intégralité, puisque la divulgation de ces documents au public causerait vraisemblablement un préjudice à VIA.

The Agency has considered whether the overnight service should be treated differently than any other scheduled service. After careful consideration, the Agency has concluded that Order No. R-38000 should apply to all services indiscriminately, including the overnight service. Any modification to this service should be effected through Order No. R-38000.

Section 41 of the NTA, 1987 empowers the Agency to review, rescind or vary any decision or order made by it if, in the opinion of the Agency, there has been a change in the facts or circumstances pertaining to the decision or order.

Since 1966, there have been many changes in the market place and in the transportation industry as a whole. VIA has come into existence as a separate corporate entity established to provide passenger train services. There has been improvement in the highway infrastructure, the private automobile has become a competitive factor, bus operations offer a better product and with the increase of air carriers and frequencies of flights since air deregulation, there are more alternatives for air travel.

Therefore, it is the Agency's opinion, after a review of all the evidence before it, that there has occurred a change in the facts or circumstances since Order No. 119608 dated January 14, 1966 issued and consequently Order No. 119608 should be rescinded.

Confidentiality

On the matter of the confidentiality of certain documents to be considered by the Agency pertaining to financial data or passenger handlings and upon consideration of the arguments presented by VIA during the course of an in-camera hearing, the Agency has determined that the Confidential Appendix of VIA Exhibit No. 1 (VIA's written submission) and VIA Exhibit 6(c) (VIA's Breakeven Analysis for Trains 48/49) in its entirety are both to be considered **confidential**, as specific direct harm to VIA would likely result from public disclosure of these documents.

Conclusion

Pour les motifs énoncés ci-dessus, l'Office ordonne l'annulation de l'ordonnance n° 119608 tel qu'indiqué dans l'arrêté ci-joint.

Par suite de l'annulation de l'ordonnance n° 119608, tout changement futur de la fréquence de l'itinéraire d'un service de train de voyageurs peut être fait en conformité avec l'ordonnance n° R-38000. En ce qui concerne la demande de VIA, l'Office autorise VIA à modifier l'exploitation de ses trains entre Ottawa et Toronto en remplaçant les trains 48 et 49 par un nouveau service de jour, 30 jours après la date de la présente décision.

ARRÊTÉ

RELATIF au service de nuit de VIA Rail Canada Inc. (VIA) comprenant les trains 48 et 49, entre Ottawa et Toronto, en Ontario;

RELATIF à une demande déposée le 16 septembre 1988 par VIA auprès de l'Office national des transports (l'Office) en vue d'annuler, en vertu de l'article 41 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34, (LNT 1987), l'ordonnance n° 119608 du 14 janvier 1966 de la Commission des transports du Canada;

RELATIF à l'article 41 et aux articles 144 à 147 de la LNT 1987.

ATTENDU que l'Office a entendu l'affaire à une audience publique qui s'est tenue à Hull (Québec), les 5 et 6 décembre 1988, et à Toronto (Ontario), le 8 décembre 1988;

ATTENDU que l'Office a rendu une décision relativement à l'affaire le 19 décembre 1988, dont une copie est jointe;

ATTENDU que l'ordonnance n° R-38000 du 29 avril 1985 du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports demande qu'une compagnie de chemin de fer, qui réduit la fréquence des trains à un niveau qui n'est pas moins de la fréquence minimum prescrite, donne avis à l'Office au moins trente (30) jours avant la date de la réduction proposée.

Conclusion

For the reasons stated above, the Agency orders the rescission of Order No. 119608 as set out in the attached Order.

As a result of the rescission of Order No. 119608, any future changes to the frequency or routing of a passenger train service may be made pursuant to Order No. R-38000. With respect to this application by VIA, the Agency allows VIA to modify the operation of its Ottawa-Toronto trains by replacing trains 48 and 49 with a new daytime frequency, effective 30 days from the date of this decision.

ORDER

IN THE MATTER OF the VIA Rail Canada Inc. (VIA) overnight service comprised of trains 48 and 49, between Ottawa and Toronto, Ontario;

IN THE MATTER OF an application filed on September 16, 1988 by VIA requesting rescission, pursuant to section 41 of the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34, (NTA, 1987), by the National Transportation Agency (the Agency) of Order No. 119608 dated January 14, 1966 of the Board of Transport Commissioners for Canada;

IN THE MATTER OF section 41 and sections 144 to 147 of the NTA, 1987.

WHEREAS the Agency heard the matters at a public hearing at Hull, Quebec, on December 5 and 6, 1988, and Toronto, Ontario, on December 8, 1988;

WHEREAS the Agency rendered a decision in the matter December 19, 1988, a copy of which is attached;

WHEREAS Order No. R-38000 dated April 29, 1985 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission requires that a railway company, reducing frequency of trains to a level not less than the prescribed minimum frequency, give notice to the Agency at least thirty (30) days prior to the date of the proposed reduction.

L'OFFICE PAR LES PRÉSENTES :

1. Annule l'ordonnance n° 119608 du 14 janvier 1966 de la Commission des transports du Canada;

2. Ordonne que VIA ne supprime pas son service voyageurs de nuit, comprenant les trains 48 et 49, entre Ottawa et Toronto, en Ontario, jusqu'au 18 janvier 1989.

THE AGENCY HEREBY:

1. Rescinds Order No. 119608 dated January 14, 1966 of the Board of Transport Commissioners for Canada.

2. Orders that VIA shall not terminate its overnight passenger service, comprised of trains 48 and 49, between Ottawa and Toronto, Ontario until January 18, 1989.

Northwinds Northern Inc.

Date de la lettre-décision : le 29 septembre 1988
Dossier n° : 2-S930-4

Transport aérien - Attributions de l'Office - Révision - Nouveaux faits ou évolution des circonstances - Pratique et procédure - Intervention tardive - Lettre-décision

En date du 1er juin 1988, par lettre-décision, l'Office a retourné une intervention faite tardivement au nom de Northwinds Northern Inc., relativement à une demande faite par la Skyward Aviation Ltd., conformément à la Partie II de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987).

L'avocat de Northwinds a demandé que cette intervention faite tardivement soit acceptée, le motif invoqué étant que l'Office n'avait pas le pouvoir de reconsidérer une de ses décisions en vertu de l'art. 41 de la LNT 1987. Essentiellement, l'avocat a soutenu que « la lettre de l'Office datée du 1er juin 1988, laquelle ne peut ... être tenue pour une « décision » ni un « arrêté » aux termes de la Loi. »

Décision : L'Office a réitéré son pouvoir discrétionnaire de fixer des délais en décidant d'accepter ou de refuser un document tardif. L'Office a de plus affirmé que la « décision » sur laquelle l'art. 41 de la LNT 1987 l'empêche de revenir figure dans sa lettre datée du 1er juin 1988 et qu'il n'y a donc pas eu de « faits nouveaux » ni « d'évolution des circonstances de l'affaire » qui permettrait à l'Office de revenir sur sa décision.

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Décision de l'ONT n° 159-A-1988, datée du 21 juin 1988

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, art. 41

LETTRE-DÉCISION

La présente fait suite à vos lettres du 7 juin, 23 juin, 25 juillet, 22 août et 12 septembre 1988 relatives à Skyward Aviation Ltd. (Skyward), demande n° 88092 au rôle, et à Northwinds Northern Inc. (Northwinds).

Le fond de l'affaire, c'est que vous cherchez à faire accepter à l'Office national des transports

Northwinds Northern Inc.

Date of Letter-decision: September 29, 1988
File No.: 2-S930-4

Air transportation - Powers of the Agency - Review - Changes in facts or circumstances - Practice and procedure - Late intervention - Letter-decision

On June 1, 1988, by letter-decision, the Agency returned a late intervention made on behalf of Northwinds Northern Inc. in the matter of a Part II *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) application by Skyward Aviation Ltd.

Northwinds' solicitor applied to have this late intervention accepted on the grounds that the Agency was not empowered to reconsider a decision made by it under s. 41 of the NTA,1987. Essentially, the solicitor alleged that "the Agency's letter dated June 1, 1988, a letter which,..., clearly cannot be constructed as a "decision or order" under the Act".

Decision: The Agency reiterated its discretionary power in respect of time limits in deciding if an out of time document should be accepted or refused. The Agency also asserted that the "Decision" it barred from reconsidering pursuant to s. 41 of the NTA,1987 was contained in the letter dated June 1, 1988 and that no "change in facts or circumstances" would have permitted the Agency to reconsider its decision.

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

NTA Decision No. 159-A-1988, dated June 21, 1988

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, s. 41

LETTER-DECISION

This is in regard to your letters of June 7, 1988, June 23, 1988, July 25, 1988, August 22, 1988, and September 12, 1988 in respect of Skyward Aviation Ltd. (Skyward), Docket No. 88092, and Northwinds Northern Inc. (Northwinds).

The substance of the matter is that you seek to have the National Transportation Agency (Agency)

(Office) une intervention faite tardivement au nom de Northwinds relativement à la demande susmentionnée de Skyward. Vous avez soulevé une question administrative au sujet du pouvoir qu'a l'Office de revenir sur ses décisions.

D'abord, l'Office a statué sur la demande de Skyward en rendant la décision n° 159-A-1988, datée du 21 juin 1988. L'Office l'a rendue après vous avoir renvoyé l'avis d'intervention de Northwinds à deux reprises, d'abord le 1er juin 1988, puis le 22 juin.

Le 1er juin 1988, l'Office vous a renvoyé l'avis d'intervention de Northwinds parce qu'il avait été déposé en retard. Le 21 juin 1988, l'Office vous a renvoyé de nouveau cet avis (que vous aviez déposé une seconde fois en le joignant à votre lettre du 7 juin) parce que l'article 41 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* ne l'autorisait pas à renverser la décision qu'il avait prise le 1er juin 1988 de rejeter l'avis d'intervention tardif.

L'essence de la question administrative est énoncée dans les termes suivants au deuxième paragraphe de votre lettre du 23 juin 1988 :

> [Traduction libre] « Il semble qu'une certaine confusion règne quant à la nature de la demande que nous avons faite à l'Office dans notre lettre du 7 juin 1988. Nous ne présentions pas une demande en vertu de l'article 41 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* puisque, sauf votre respect, ledit article ne s'applique pas à la situation actuelle, mais bien à la révision des « décisions ou arrêtés » pris par l'Office. À notre connaissance, ce dernier n'a pas encore pris de « décision » ou d'« arrêté » dans cette affaire. La seule communication que nous avons reçue avant votre lettre du 21 juin 1988 est la lettre de l'Office datée du 1er juin 1988, laquelle ne peut manifestement pas, à notre avis, être tenue pour une « décision » ni un « arrêté » aux termes de la Loi. Dans les circonstances, l'article 41 ne peut donc s'appliquer à la présente situation ».

Dans votre lettre du 25 juin 1988, vous ajoutiez ce qui suit :

> [Traduction libre] « Comme nous vous l'avons demandé dans notre lettre du 23 juin 1988, nous vous saurions gré de reconsidérer la question et d'accepter l'avis d'intervention déposé au nom de Northwinds

accept a late intervention on behalf of Northwinds, in the matter of an application by Skyward under Docket No. 88092. An administrative issue that you have raised is in respect of the Agency's powers to reconsider a decision made by it.

First, Skyward's application under Docket No. 88092 has been decided by Decision No. 159-A-1988 dated June 21, 1988. That Decision was taken after twice returning Northwind's intervention to you, once on June 1, 1988 and again on June 21, 1988.

On June 1, 1988 the Agency returned Northwind's intervention on the basis that it had been filed out of time. On June 21, 1988 the Agency again returned Northwind's intervention (which had been resubmitted by you under your letter of June 7) on the basis that under section 41 of the *National Transportation Act, 1987* the Agency was not empowered to reverse its decision of June 1, 1988, that decision being to not accept the late intervention.

The essence of the administrative issue is contained in the 2nd paragraph of your June 23, 1988, letter where you state:

> "It would appear that there is some confusion as to the nature of the request which we made in our letter of June 7, 1988 to the Agency. We were not making an application pursuant to section 41 of the *National Transportation Act, 1987* since, in our respectful submission, said section is not applicable to the present situation. Section 41 applies to a review of a "decision or order" made by the Agency; to our knowledge the Agency has not issued a "decision or order" in this matter to date. The only communication which we received prior to your letter of June 21, 1988 was the Agency's letter dated June 1, 1988, a letter which, in our view, clearly cannot be construed as a "decision or order" under the Act. Accordingly, in the circumstances, section 41 could not be applicable to this situation."

Further, in your letter of June 25, 1988, you state:

> "As we requested in our letter of June 23, 1988 to you, we would appreciate the Agency giving further consideration to this matter and accepting the Intervention filed on behalf of Northwinds Northern

Northern Inc. Comme nous vous l'avons aussi demandé dans ladite lettre, si l'Office juge que l'article 41 de la Loi l'empêche d'une certaine façon d'accepter cet avis, nous vous saurions gré de nous fournir un exemplaire de la « décision » ou de l'« arrêté » auquel, selon l'Office, s'applique l'article 41. »

La décision sur laquelle l'article 41 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* empêche l'Office de revenir figure dans la lettre de l'Office datée du 1er juin 1988. Comme l'Office a le pouvoir discrétionnaire de fixer des délais, il est le seul à pouvoir décider d'accepter ou de refuser un document tardif. Dans le cas présent, l'Office a décidé de rejeter l'avis d'intervention tardif de Northwinds, décision reflétée par le fait que l'Office vous l'a renvoyé avec sa lettre du 1er juin 1988. Les arguments que vous invoquez pour que l'Office revienne sur sa décision reposent tous sur des renseignements que l'Office connaissait au moment de sa décision : il n'y a donc pas eu de « faits nouveaux » ni « d'évolution des circonstances de l'affaire » qui permettrait à l'Office de revenir sur sa décision.

Inc. As we also requested in said letter, if the Agency considers itself in some way barred from accepting the Intervention by section 41 of the Act, we would appreciate your providing us with a copy of the "decision or order" which the Agency considers requires the application of section 41."

The Decision that the Agency is barred from reconsidering by virtue of section 41 of the *National Transportation Act, 1987* is contained in the Agency's letter of June 1, 1988. Since the Agency has discretionary powers in respect of time limits, only the Agency can decide that an out of time document should be accepted or refused. In this case the Agency decided that Northwinds' out of time intervention should not be accepted and that decision was reflected in the return of the intervention to you under the Agency's letter of June 1, 1988. The arguments that you advance as to why the Agency should reconsider its decision all reflect information that was available to the Agency at the time of its decision and consequently there is no "change in facts or circumstances" that would permit the Agency to reconsider its decision.

Relatif à la demande présentée par la Ville de Vanier en vue d'obtenir l'autorisation de construire un passage inférieur permettant au boulevard Pierre-Bertrand de passer sous les voies ferrées de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada au point milliaire 12,12 de la subdivision Bridge, dans la ville de Vanier, dans la province de Québec, comme il est indiqué sur le plan n° 5872-0000-0002, feuillet 1 de 1, du 10 septembre 1987, versé au dossier n° 26782.352 de l'Office national des transports.

RÉPERTORIÉ : VANIER (VILLE) - PASSAGE INFÉRIEUR (RE)

Arrêté n° : 1988-R-245
Date de l'arrêté : le 1er juin 1988
Dossier n° : 26782.352

Transport ferroviaire - Attributions de l'Office - Étagement de voie - Critères - Répartition du coût de construction - Pratique provisoire

À la suite de la demande ci-haut mentionnée, le CTCF de la CCT a avisé qu'il envisageait de prendre, en vertu de l'art. 200 de la *Loi sur les chemins de fer* et du par. 44(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), une ordonnance autorisant cette demande en imputant 10 p. 100 du coût des travaux au CN et le reliquat à la Ville de Vanier, moins toute subvention fédérale qu'elle recevra.

La construction d'un étagement de voie était justifiée à la suite de la décision du CN de construire, à côté de la première voie ferrée, une seconde voie réservée au service de VIA.

En réponse à l'avis de l'Office, le CN a demandé que sa contribution au coût de construction soit limitée à 5 p. 100 du coût total du projet jusqu'à concurrence de 62 500 $, conformément à l'al. 10*(c)* de l'*Ordonnance générale n° E-5 du Règlement sur les étagements de voies des chemins de fer (Ordonnance générale n° E-5)*.

Motifs de l'arrêté : L'Office a ordonné la construction du passage inférieur sans modifier la répartition originale des coûts de construction.

Pour que l'*Ordonnance générale n° E-5* puisse s'appliquer, il doit y avoir une contribution fédérale de 80 p. 100 du coût de construction total, n'excédant pas 625 000 $, et que l'Office n'en a pas décidé autrement selon son bon vouloir. Compte tenu du fait que les coûts de construction du projet en cause excèdent cette limite,

In the matter of the application of the Town of Vanier for authority to construct a subway bridge carrying Pierre Bertrand Boulevard across and under the tracks of the Canadian National Railway Company, at mileage 12.12 Bridge Subdivision, in the Town of Vanier, in the Province of Quebec, as shown on Plan No. 5872-0000-0002, Sheet 1 of 1, dated September 10, 1987, on file with the National Transportation Agency under File No. 26782.352.

INDEXED AS: VANIER (TOWN) - SUBWAY BRIDGE (RE)

Order No.: 1988-R-245
Date of Order: June 1, 1988
File No.: 26782.352

Railway transportation - Powers of the Agency - Grade separation - Criteria - Apportioning of construction cost - Interim practice

Following receipt of this application, the CTC-RTC advised that it was considering issuing an order pursuant to s. 200 of the *Railway Act* and subs. 44(2) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) granting the application and apportioning 10 per cent of construction cost to CN, and the balance to the Town of Vanier, less any federal grant it might receive.

The construction of this grade separation was warranted as a result of CN's decision to construct a second track along an existing line to be dedicated entirely to VIA service.

In response to the Agency's notice, CN asked that its contribution toward the cost of construction be limited to 5 per cent up to a maximun of $62,500 in accordance with para. 10*(c)* of the *Railway Grade Separations Regulations General Order No. E-5 (General Order No. E-5)*.

Reasons for Order: The Agency ordered the subway construction without any change in its original apportioning of cost.

In order that *General Order No. E-5* be applicable, 80 per cent of the federal grant must be payable toward the full costs of construction which must not exceed $625,000 and not otherwise ordered by the Agency. Considering the fact that the cost of the project at hand exceeded this limit, the Agency applied the CTC Review Committee decision

l'Office s'est fondé sur la décision du Comité de révision de la CCT, rendue le 3 octobre 1979, qui a conclu que la formule contenue dans l'*Ordonnance générale nº E-5* ne s'applique pas si le coût du projet excède la limite de 625 000 $. De plus, l'Office a décidé que la pratique provisoire, adoptée en février 1977 par le CTCF à l'égard des contributions des compagnies de chemin de fer aux projets d'étagement de voies, n'avait aucune application dans le cas présent. L'Office a maintenu la pratique de la CCT à l'effet que la formule prévue à l'*Ordonnance générale nº E-5*, ainsi que la politique provisoire de 1977 du CTCF, « ne devraient s'appliquer qu'à des projets dictés principalement par les besoins du développement routier ».

Considérant ce qui précède, les motifs de décision rendus dans l'affaire de la *Municipalité de Scarborough et C.P.R.* et dans l'affaire de la *Municipality of Metropolitain Toronto c. C.P.R.*, et que la construction de l'étagement des voies devenait nécessaire non pas en raison d'une augmentation générale du trafic routier, mais plutôt par suite d'un changement marqué du trafic ferroviaire, l'Office a considéré raisonnable la proportion de 10 p. 100 imputé au CN pour la construction du passage inférieur.

Jurisprudence et doctrine citées

Municipalité de Scarborough et C.P.R., 57 C.T. pp. 387 à 389 (Commission des transports du Canada)

Municipality of Metropolitain Toronto c. C.P.R., [1970-71] C.C.T. 22

Canadian Pacific Railway Company vs Attorney General of Quebec et al., [1965] S.C.R. 729; 85 C.R.T.C. 317

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Ordonnance du CTCF de la CCT nº R-28991, datée du 24 mai 1979

Décision du Comité de révision de la CCT, datée du 3 octobre 1979 (révisant l'ordonnance du CTCF nº R-28991, datée du 24 mai 1979)

Ordonnance du CTCF de la CCT nº R-38335, datée du 12 juillet 1985

Ordonnance du CTCF de la CCT nº R-40670, datée du 20 mai 1987

dated October 3, 1979 which decided that the formula set out in *General Order No. E-5* does not apply if the cost of a project exceeds the $625,000 limit. Furthermore, an CTC-RTC interim practice developed in February 1977 was also considered not to be applicable. The Agency considered the CTC policy as being its own policy in so far as the *General Order No. E-5* formula, as well as the interim policy, "were only ever to apply in cases where projects to be undertaken were primarily the result of, and to meet the requirements, of highway development."

Considering the above, the reasons for decisions in *Borough of Scarborough and C.P.R.* and in *Municipality of Metropolitain Toronto and C.P.R.*, and that the grade separation was warranted primarily as a result of the abrupt change in rail traffic and not for vehicular traffic, the Agency considered reasonable the 10 per cent cost imposed on CN for the construction of the subway bridge.

Cases and Authorities Judicially Cited

Borough of Scarborough and C.P.R., 57 B.T.C. p. 387 at 389 (Board of Transport Commissioners for Canada)

Municipality of Metropolitan Toronto and C.P.R., [1970-71] C.C.T. 22

Canadian Pacific Railway Company v. Attorney General of Quebec et al., [1965] S.C.R. 729; 85 C.R.T.C. 317

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

CTC-RTC Order No. R-28991, dated May 24, 1979

CTC Review Committee Decision, dated October 3, 1979 (reviewing Order No. R-28991, dated May 24, 1979)

CTC-RTC Order No. R-38335, dated July 12, 1985

CTC-RTC Order No. R-40670, dated May 20, 1987

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, art. 44(2)

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2, art. 200

Règlement sur les étagements de voies des chemins de fer Ordonnance générale n° E-5 , C.R.C. 1978, ch. 1191, arts. 10, 10c)

Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, S.C. 1974, ch. 12

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, s. 44(2)

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 200

Railway Grade Separations Regulations General Order No. E-5, C.R.C. 1978, c. 1191, ss. 10, 10*(c)*

Railway Relocation and Crossing Act, S.C. 1974, c. 12

MOTIFS DE L'ARRÊTÉ

Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a avisé toutes les parties, par lettre datée du 1er décembre 1987, qu'il envisageait de prendre une ordonnance autorisant la Ville de Vanier à construire un passage inférieur sous les voies ferrées de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) pour permettre au boulevard Pierre-Bertrand de franchir ces voies, au point milliaire 12,11 de la subdivision Bridge, en répartissant le coût des travaux comme suit :

CN : 10 p. 100 du coût

Ville de Vanier : le reliquat, moins toute subvention fédérale qu'elle recevra.

La Ville de Vanier est d'accord avec cette proposition. Le CN a réitéré sa position initiale selon laquelle il n'accepte de contribuer qu'à 5 p. 100 du coût total du projet, jusqu'à concurrence de 62 500 $, conformément à l'alinéa 10*(c)* de l'*Ordonnance générale n° E-5*. Le CN a ajouté que « le CTCF fait abstraction de la pratique établie depuis longtemps pour la répartition des coûts, conformément à l'article 10 de l'*Ordonnance générale n° E-5*, C.R.C. 1978, ch. 1191, sans se soucier du coût total d'un étagement de voies ».

Si les coûts sont répartis de la manière prévue à l'article 10 de cette ordonnance générale, les conditions suivantes devront être respectées :

1. Une contribution de 80 p. 100 du coût de construction total, prélevée sur la Caisse des passages à niveau, doit être versée;

REASONS FOR ORDER

The Railway Transport Committee (RTC), by letter dated December 1, 1987 advised all parties that it was considering issuing an order authorizing the Town of Vanier to construct the Pierre Bertrand Boulevard across and under the tracks of the Canadian National Railway Company (CN) at mileage 12.11 Bridge subdivision, and apportioning the cost of the work as follows:

CN: 10 per cent of the cost

Town of Vanier: the balance of the cost less any federal grant it may receive.

The Town of Vanier agreed with this proposal. CN reiterated its original position to the effect that it was only prepared to contribute 5 per cent up to a maximum of $62,500 towards the total cost of the project in accordance with paragraph 10*(c)* of *General Order E-5*. CN further stated that "the RTC is overlooking the long established practice of allocating costs in accordance with Clause 10 of *General Order No. E-5*, C.R.C. 1978, c. 1191, regardless of the total cost of a grade separation".

If costs are to be allocated in accordance with the formula set out in section 10 of General Order No. E-5, certain requirements must be met:

1. An 80 per cent grant must be payable from the Railway Grade Crossing Fund toward the full costs of construction;

2. Le coût de construction ne doit pas dépasser 625 000 $;

3. L'Office n'en a pas décidé autrement selon son bon vouloir.

Le Comité de révision de la Commission canadienne des transports s'est prononcé sur l'applicabilité de l'*Ordonnance générale n° E-5* dans le cas d'une requête présentée par le CP en vue de la révision de l'Ordonnance de la CCT n° R-28991 qui enjoignait le CP à verser la somme de 62 500 $ pour la construction d'un passage supérieur. Le requérant soutenait que sa contribution au coût de construction aurait dû être limitée à 31 250 $ conformément à l'*Ordonnance générale n° E-5*. Le 3 octobre 1979, le Comité de révision rejetait la requête du CP et déclarait ce qui suit dans sa décision :

> « Le Comité de révision constate toutefois que la contribution maximale de 31 250 $ pour la voie ferroviaire, selon l'article 9 (maintenant l'article 10), ne s'applique que « s'il (le coût de construction d'un nouvel étagement de voies) n'excède pas 625 000 $ ». Dans l'affaire qui nous occupe, le coût de construction étant estimé à 3 550 000 $, ce chiffre ne peut donc être retenu aux termes de l'article 9 (maintenant l'article 10) de l'*Ordonnance générale E-5*.
>
> Étant donné que la limite d'après l'*Ordonnance générale E-5* ne s'applique pas, le CP n'a déposé aucune autre preuve nous convainquant que la répartition des frais prévue par le Comité est injuste. »

À la lumière de ce qui précède et compte tenu du fait que les coûts de construction du projet en cause excèdent 625 000 $, l'Office conclut que la formule contenue à l'article 10 de l'*Ordonnance générale n° E-5* ne s'applique pas dans le cas présent.

Indépendamment de l'*Ordonnance générale n° E-5*, le CTCF a adopté, en février 1977, à titre provisoire, une pratique à l'égard des contributions des compagnies de chemin de fer aux projets d'étagement de voies. Dans les cas où l'article 10 de l'Ordonnance ne s'applique pas, elle limite à 5 p. 100 du coût de construction, jusqu'à concurrence de 62 500 $, la contribution de la compagnie de chemin de fer à tout projet d'étagement de voies visant à éliminer un passage, peu importe le coût du projet, qu'il y ait une

2. The cost of construction must not exceed $625,000; and

3. The Agency has not, in its discretion, ordered otherwise.

The issue of the applicability of *General Order No. E-5* was dealt with by the Review Committee of the Canadian Transport Commission on an application by CP Limited for review of RTC Order No. R-28991 which ordered CP to pay $62,500 toward the cost of construction of an overhead bridge. CP argued that its contribution toward the cost of construction ought to have been limited to $31,250 in accordance with *General Order No. E-5*. The Review Committee, in its decision of October 3, 1979, dismissed CP's application and stated as follows:

> "The Review Committee notes, however, that the $31,250 maximum railway contribution provided for in Section 9 (now Section 10) is intended to apply only "where the cost does not exceed $625,000", (the "cost" referred to being the cost of construction of the new grade separation). In the case before us, the cost of construction is estimated at $3,550,000. Therefore, the $31,250 limit foreseen in Section 9 (now Section 10) of *General Order No. E-5* does not apply in this case.
>
> Given the fact that the limit provided for in *General Order No. E-5* does not apply, CP has not otherwise convinced us that the RTC's apportionment of the cost between CP and the Province is unreasonable."

In light of the above, and given the fact that the cost of construction of the project at hand exceeds $625,000.00, the Agency finds that the formula set out in section 10 of *General Order No. E-5* does not apply in this case.

Quite apart from *General Order No. E-5*, an interim practice regarding railway contributions to grade separation projects was developed by the RTC in February 1977. Where section 10 of *General Order No. E-5* does not apply, pursuant to this practice a railway company's contribution to any grade separation project to eliminate a crossing at grade would be limited to 5 per cent of the costs of construction up to a maximum of $62,500 regardless of the cost of the project, whether or not there was funding. The road authority would be

contribution ou non, l'administration routière étant responsable de payer le reliquat. Toutefois, cette pratique n'était que provisoire et ne s'appliquait que sauf ordonnance contraire prise par le CTCF, à sa discrétion.

En vertu de l'article 200 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, ch. R-2, et du paragraphe 44(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34, l'Office peut décider de la fraction des coûts à supporter relativement à tout décret de sa part.

Comme le CTCF l'a indiqué dans sa lettre du 1er décembre 1987 adressée aux parties, il s'est intéressé à la manière dont avait été justifiée la construction d'un étagement des voies à l'endroit en cause. La plupart du temps, un étagement des voies devient nécessaire en raison du développement routier. Toutefois, dans le cas qui nous intéresse, VIA Rail Canada Inc. (VIA) a rétabli, en novembre 1985, son service de voyageurs au centre-ville de Québec. Le CN a construit à côté de la première voie ferrée une seconde voie qu'elle réserve au service de VIA. Avant le rétablissement du service de trains de voyageurs, le trafic du CN consistait en 3 à 5 trains par jour environ, circulant à une vitesse maximale de 30 m/h, et il en est encore ainsi à ce jour. Le produit du nombre de trains par le nombre de véhicules routiers [5 trains x 17 800 véhicules routiers] s'établissait à 87 500. Puis, le trafic de VIA s'est accru de 12 trains par jour (actuellement 10), circulant à une vitesse maximale autorisée de 70 m/h, et a fait augmenter le produit trains/automobiles au-delà du repère de 200 000, niveau auquel les étagements de voies sont généralement considérés comme étant justifiés.

La construction d'un étagement de voie à cet endroit a donc été justifiée par la décision de rétablir le service de trains de voyageurs au centre-ville de Québec en 1985.

En réponse à la lettre du CTCF, en date du 1er décembre 1987, le CN a déclaré que « la façon d'établir les critères relatifs aux étagements de voies a toujours été jugée comme étant hors de propos ». Toutefois, nous ne sommes pas d'accord avec cette affirmation. La CCT a toujours jugé, et l'Office maintient cette pratique, que la formule prévue à l'article 10 de l'*Ordonnance générale n° E-5*, ainsi que la politique provisoire de 1977 du CTCF, ne devaient s'appliquer qu'à des projets

responsible for the balance. However, this practice of allocating costs was only developed by the RTC on an interim basis and only applied unless the RTC, in its discretion, ordered otherwise.

Pursuant to section 200 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, and subsection 44(2) of the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34, the Agency may order what portion of the cost is to be borne in respect of any order.

As outlined in the RTC's letter of December 1, 1987 to parties, consideration was given as to how a grade separation at this location came to be warranted. In the majority of cases, it is primarily due to highway development that the need for a grade separation arises. However, in this particular case, in November 1985 VIA Rail Canada Inc. (VIA) restored passenger operations to downtown Quebec City. CN constructed the second track along this line to be dedicated entirely to VIA service. Prior to the restoration of the passenger service, CN's traffic was about 3-5 trains per day at 30 mph maximum and remains so today. The train/vehicle cross product was (5 trains x 17,800 vehicles) 87,500. At that time, VIA's traffic added 12 trains per day (presently 10) with a maximum permissible speed of 70 mph and has raised the train/vehicle cross product above the benchmark of 200,000 where grade separations are generally considered to be warranted.

The warrant for a grade separation at this location was therefore arrived at as a result of the decision to restore passenger service to downtown Quebec City in 1985.

In response to the RTC's December 1, 1987 letter, CN stated that "the manner in which the criteria for a grade separation is reached has always been considered irrelevant". However we must disagree. It has always been CTC policy, and continues to be this Agency's policy that the formula set out in section 10 of *General Order No. E-5*, as well as in the RTC's interim policy of 1977 were only ever to apply in cases where projects to be undertaken were primarily the result of, and to

dictés principalement par les besoins du développement routier.

Dans l'affaire de la *Municipalité de Scarborough et C.P.R.*, 57 C.T. pp. 387 à 389, la Commission des transports du Canada a déclaré ce qui suit :

> « Dans la plupart des étagements de voies ordonnés par la Commission relativement aux passages à niveau en place, l'étagement de voies est devenu nécessaire principalement à cause de l'augmentation de la circulation routière, et dans les cas de ce genre, la Commission a prélevé une contribution de 80 p. 100 sur la Caisse des passages à niveau, jusqu'à un maximum de 500 000 $, et a réparti les 20 p. 100 restants en ordonnant à la compagnie de chemin de fer de payer 5 p. 100, ce qui équivaut à un quart de ce solde, et à l'administration routière de payer 15 p. 100, ce qui équivaut aux trois quarts de ce solde.
>
> Dans le cas actuel, nous jugeons qu'il convient de demander à la compagnie de chemin de fer de payer 10 p. 100 au lieu de 5 p. 100, vu que la circulation ferroviaire à l'avenue Midland est en grande partie davantage responsable de l'étagement de voies nécessaire qu'elle ne l'est dans la plupart des cas où l'on ordonne à la compagnie de payer 5 p. 100. »

Bien que les faits de l'affaire à l'étude soient quelque peu différents, il est clair, dans le cas de Scarborough, que la façon dont les critères sont établis pour un étagement de voies est pertinente. Ce point a été souligné dans le cas *Municipality of Metropolitan Toronto contre C.P.R.*, CCT vol. 1970-71 CCT, pp. 22 à 31 :

> « La Commission a de vastes pouvoirs discrétionnaires en ce qui concerne la répartition des coûts des étagements de voies, et ces pouvoirs ont été confirmés par la Cour suprême du Canada dans *Canadian Pacific Railway Company vs Attorney General of Quebec et al.*, (1965), S.C.R. 729; 85 C.R.T.C. 317. Le juste partage du coût de reconstruction devant être payé par une compagnie de chemin de fer dépendra des circonstances du cas particulier. Dans certains cas, la formule de l'article 10*a)* de l'*Ordonnance générale n° E-5* sera suffisante. Dans d'autres cas, tel le cas actuel, le paiement d'une somme beaucoup plus élevée du coût par une compagnie de chemin de fer est justifié. »

meet the requirements of, highway development.

In the case of the *Borough of Scarborough and C.P.R.*, 57 B.T.C. p. 387 at 389, the Board of Transport Commissioners for Canada stated:

> "In the great majority of grade separations ordered by the Board in respect of existing level crossings, the need for the grade separation has arisen principally because of increased highway traffic and in such cases the Board has made an 80 per cent grant from the Railway Grade Crossing Fund, up to a maximum of $500,000 and has apportioned the remaining 20 per cent by directing the railway company to pay five per cent, which is one-quarter of that remainder, and the highway authority to bear 15 per cent, which is three-quarters of that remainder.
>
> In the present instance we consider that it is appropriate to require the railway company to pay ten per cent instead of five per cent, in view of the fact that train movements at Midland Avenue contribute more largely to the need for a grade separation than they do in the great majority of cases where the company has been ordered to pay five per cent."

While the facts of the case currently under consideration are somewhat different, the *Scarborough Case* clearly establishes that the manner in which the criteria for a grade separation is reached is relevant. This point was further emphasized in the case of the *Municipality of Metropolitan Toronto and C.P.R.*, 1970-71 C.T.C. p. 22 at 31:

> "The Commission has wide discretionary powers in the matter of apportioning costs of grade separations and this was confirmed by the Supreme Court of Canada in *Canadian Pacific Railway Company vs Attorney General of Quebec, et al.*, (1965), S.C.R. 729; 85 C.R.T.C. 317. What is a proper share of the cost of reconstruction to be paid by a railway company will depend on the cirumstances of the individual case. In some cases, the formula in section 10*(a)* of *General Order E-5* will be adequate. In other cases, such as the present one, payment by a railway company of a substantially larger share of the cost is warranted."

Par conséquent, l'Office estime approprié que les compagnies de chemin de fer versent plus que la somme prévue de 62 500 $ lorsque la construction d'un étagement des voies devient nécessaire non pas en raison d'une augmentation générale du trafic routier, mais plutôt par suite d'un changement marqué du trafic ferroviaire.

Le CN a également indiqué qu'il n'y a eu ni fait nouveau ni augmentation du trafic depuis que le CTCF a décidé que la sécurité du public voyageur ne serait pas compromise par l'ajout d'une deuxième voie au passage à niveau, et a pris l'ordonnance n° R-38335 du 12 juillet 1985 autorisant sa construction. Toutefois, la demande du CN en vue d'ajouter une deuxième voie à ce passage à niveau comprenait une proposition relative à l'ajout et à l'entretien de barrières automatiques, à ses frais, pour assurer un niveau de sécurité acceptable. Il n'est pas d'usage d'exiger la construction d'un étagement de voie chaque fois qu'est atteint le seuil justifiant l'étude de la possibilité de construire un étagement de voie. Les coûts afférents sont très élevés et il existe beaucoup de passages à niveau qui l'atteignent, mais pour lesquels des fonds ne sont pas disponibles. Cependant, lorsqu'une demande est déposée en vue de la construction d'un étagement de voies, le bien-fondé de la proposition, y compris la commodité du public telle que le veulent la *Loi sur les chemins de fer*, et la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, S.C. 1974, ch. 12, sont pris en considération. Lorsque les demandes sont jugées recevables, comme dans le cas qui nous occupe, elles sont approuvées et les coûts sont répartis entre la compagnie de chemin de fer et l'administration routière intéressée, une fois la contribution versée.

Le CN a ajouté que « Bien que la compagnie de chemin de fer soit d'accord avec le CTCF que la pratique courante est d'imposer les contributions de la compagnie de chemin de fer à un projet d'étagement de voies à la compagnie-propriétaire, nous nous opposons fortement à la proposition du Comité en vue d'imposer à la compagnie de chemin de fer utilisant la ligne de chemin de fer, 5 p. 100 du coût total du projet, ce qui, dans le cas actuel, imposerait 10 p. 100 du coût total du projet au CN. » La contribution proposée de 10 p. 100 pour la compagnie de chemin de fer n'a pas été imposée et n'est pas fondée sur le fait que deux compagnies de chemin de fer utilisent le passage à niveau. Tel

The Agency therefore considers it appropriate that railway companies pay more than a nominal $62,500 where the requirements for a grade separation are not brought about by a general increase in vehicular traffic but rather by an abrupt change in rail traffic.

CN has also submitted that there have been no further revelations or increases in traffic since the RTC decided that the safety of the travelling public would not be compromised by the addition of a second track at the level crossing and issued Order No. R-38335 dated July 12, 1985 authorizing its construction. However, CN's application to add a second track at this crossing included a proposal to add and maintain automated barriers at its own expense to maintain an acceptable level of safety. It has not been the practice to require the construction of a grade separation in each instance where the benchmark for consideration of a grade separation is reached. The costs involved are very high and there are many crossings at grade which meet this benchmark but for which funds are not available. However, when there is an application to construct a grade separation, the merits of the proposal, including the convenience of the public as called for in the *Railway Act*, and the *Railway Relocation and Crossing Act*, S.C. 1974, c. 12 are looked at. When applications are found to be proper, as is the case with the application at hand, they are approved and costs, following any grant that may be made, are apportioned between the railway company and the highway authority involved.

CN has further submitted that "While the Railway is in agreement with the RTC that the current practice is to assess railway contributions to a grade separation project to the owning company, we strongly object to the Committee's proposal to assess each Railway using the rail line 5 per cent of the total cost of the project which in this case would result in CN being assessed 10 per cent of the total cost of the project." The proposed 10 per cent railway contribution was not assessed nor is it based on the fact that there are two railway companies operating at the crossing. As explained in the RTC's letter of December 1, 1987, the RTC's current policy is to assess costs against

qu'expliqué dans la lettre du Comité du 1er décembre 1987, la politique courante consiste à imputer les coûts au propriétaire de la ligne de chemin de fer; la détermination du coût devant être attribuée à la compagnie de chemin de fer dans ce cas a été fondée sur des considérations autres que la présence de deux compagnies de chemin de fer exploitantes à cet endroit. On a établi la proportion de 10 p. 100 parce qu'elle correspond à la somme exigée par la Ville de Vanier, et que cette somme est raisonnable, de l'avis de l'Office, vu que l'étagement de voies est nécessaire principalement à la suite de l'augmentation du nombre de trains de voyageurs à ce passage à niveau.

ARRÊTÉ

APRÈS lecture des pièces déposées,

IL EST ORDONNÉ CE QUI SUIT :

1. Le demandeur est autorisé à construire ledit passage inférieur comme il est indiqué sur ledit plan.

2. Ledit passage inférieur devra être construit conformément aux dispositions de l'*Ordonnance générale nº E-5 du Règlement sur les étagements de voies des chemins de fer*, C.R.C. 1978, ch. 1191, sauf que le demandeur devra concevoir l'ensemble de l'ouvrage, en préparer tous les plans de construction, lancer les appels d'offres, adjuger les contrats pour la construction de la structure et en faire la surveillance, le tout assujetti à l'approbation de la compagnie de chemin de fer.

3. Des plans détaillés devront être présentés et approuvés par un ingénieur de l'Office avant le début des travaux de construction.

4. La compagnie de chemin de fer est autorisée à construire une déviation temporaire de ses voies ferrées afin de permettre la construction dudit passage inférieur, comme il est indiqué sur le plan nº 200-00-02.43A du 27 juillet 1987.

5. Dès l'achèvement dudit passage inférieur, la compagnie de chemin de fer devra déplacer ses voies ferrées à leur emplacement permanent au-dessus dudit passage inférieur et devra enlever ladite déviation temporaire de la voie.

the owner of the rail line and the determination of the cost to be apportioned to the owner of the rail line in this case was based upon considerations other than the fact that two railway companies operate at this location. The 10 per cent was arrived at in consideration of the fact that this is the amount requested by the Town of Vanier and is, in the Agency's opinion, a reasonable amount, considering that the grade separation is warranted primarily as a result of the addition of passenger trains at this crossing.

ORDER

UPON reading the submissions filed,

IT IS ORDERED THAT:

1. The Applicant is authorized to construct the said subway as shown on the said plan.

2. The said subway shall be constructed in accordance with the requirements of the *Railway Grade Separations Regulations General Order No. E-5*, C.R.C. 1978, c. 1191, except that the Applicant shall design the entire structure, prepare all plans for construction thereof, invite tenders, award contracts for the construction of the structure and supervise its construction, all subject to the approval of the Railway Company.

3. Detail plans shall be submitted to, and approved by, an Engineer of the Agency before construction is undertaken.

4. The Railway Company is authorized to construct a temporary deviation of its tracks, to permit the construction of the said subway, as shown on Plan No. 200-00-02.43A dated July 27, 1987.

5. Upon completion of the said subway, the Railway Company shall relocate its tracks to its permanent location over the said subway and shall remove the said temporary track deviation.

6. Le coût de la construction du déplacement de ladite déviation temporaire de la voie devra être considéré comme faisant partie du coût de construction dudit passage inférieur.

7. Dix pour cent du coût de construction dudit passage inférieur ou la somme de 645 000 $, si elle est moins élevée, devra être payé par la compagnie de chemin de fer et le reliquat dudit coût devra être payé par le demandeur.

8. Les frais d'entretien de l'infrastructure et de la superstructure dudit passage inférieur devront être payés par la compagnie de chemin de fer et tous les autres frais d'entretien dudit passage inférieur, y compris les frais d'entretien des approches, du revêtement de la route, des trottoirs, des installations de drainage et d'éclairage, devront être payés par le demandeur.

9. La compagnie de chemin de fer devra préparer tous ses comptes en utilisant des taux n'excédant pas ceux stipulés à l'annexe « A » intitulée Directives, jointe à l'ordonnance n^{o} R-40670 du Comité des transports par chemin de fer, en date du 20 mai 1987, ou sa version modifiée, pour tous les travaux de construction et d'entretien qu'elle effectue en vertu du présent arrêté.

6. The cost of construction and removal of the said temporary track deviation shall be considered part of the cost of construction of the said subway.

7. Ten per cent of the cost of the construction of the said subway or the sum of $ 645,000, whichever is the lesser, shall be paid by the Railway Company and the balance of the said cost shall be paid by the Applicant.

8. The cost of maintenance of the substructure and superstructure of the said subway shall be paid by the Railway Company and all other costs of maintenance of the said subway, including the cost of maintaining the approaches, road surface, sidewalks, drainage and lighting, shall be paid by the Applicant.

9. The Railway Company is directed to prepare all accounts using rates not in excess of those stipulated in Schedule "A" entitled Directives, attached to Railway Transport Committee Order No. R-40670 dated May 20, 1987, or its replacement, for all construction and maintenance work carried out by the Railway Company under this Order.

Commission canadienne des droits de la personne

Date de la lettre-décision : le 29 septembre 1988
Dossier n° : DR-88/8006

Transport aérien - Personnes handicapées - Attributions de l'Office de réglementer, d'enquêter et d'ordonner la prise de mesures correctives - Pratique et procédure - Paiement des frais

À la suite d'une plainte soumise auprès de la Commission canadienne des droits de la personne (Commission) contre un transporteur aérien, la Commission a demandé à l'Office national des transports (Office) de répondre à certaines questions relatives à son rôle dans le domaine du transport des personnes handicapées.

Réponse : L'Office a répondu : 1) que la *Loi nationale de 1987 sur les transports* lui accorde le pouvoir de réglementer, d'enquêter sur toute question et d'ordonner la prise de toute mesure corrective en matière de transport des personnes handicapées; 2) qu'en l'absence de limite de temps, toute plainte devrait être déposée dans des délais raisonnables afin d'assurer un processus d'enquête équitable; 3) qu'il assume tous les frais d'enquête et de décision, et peut octroyer des frais en raison de la nature de la demande et de l'impact de la plainte sur l'intérêt public.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, art. 63.3

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, ch. N-17

LETTRE-DÉCISION

En réponse à votre demande de renseignements auprès de l'Office national des transports (Office), je vous fais parvenir, par la présente, les réponses aux questions soulevées dans votre lettre et, j'espère, suffisamment d'information sur le rôle de l'Office dans le domaine du transport des personnes handicapées pour permettre à la Commission des droits de la personne de prendre la décision appropriée dans le cas qui vous occupe.

J'entends répondre à vos questions suivant l'ordre dans lequel vous les avez présentées.

Canadian Human Rights Commission

Date of Letter-decision: September 29, 1988
File No.: DR-88/8006

Air transportation - Disabled persons - Powers of the Agency to regulate, to inquire and to implement corrective mesures - Practice and procedure - Payment of costs

Following a complaint filed with the Canadian Human Rights Commission (Commission) against an air carrier, the Commission asked the Agency to respond to several questions regarding its role in matters involving disabled persons.

Response: The Agency responded that 1) the *National Transportation Act, 1987* provides it with the powers to make regulations, to inquire into any matters and to order the taking of any corrective measures, in matters involving disabled persons; 2) That in the absence of time limits, all complaints should be filed within a reasonable length of time in order to ensure the best possible inquiry process; and that 3) The Agency bears all the costs entailed in the inquiry and in the determination process, and may award costs depending on the nature of the application and the impact of the complaint on the public interest.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, s. 63.3

National Transportation Act, R.S.C. 1970, ch. N-17

LETTER-DECISION

In reply to your inquiry to the National Transportation Agency (Agency), I provide here the answers to the questions raised in your letter and, I trust, sufficient information on the Agency's role in transportation of disabled persons to enable the Human Rights Commission to reach the appropriate decision in the case which concerns you.

I shall reply to your questions in the order in which they were asked.

1) Suite à l'assentiment royal donné le 7 juillet au projet de loi C-131, une loi modifiant la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), l'Office a maintenant le pouvoir de prendre des règlements afin d'éliminer tout obstacle indu, dans le réseau de transport, aux possibilités de déplacement des personnes atteintes de déficience. L'Office peut également, même en l'absence de dispositions réglementaires applicables, de sa propre initiative ou sur demande, enquêter sur toute question pour déterminer s'il existe un obstacle indu aux possibilités de déplacement des personnes atteintes de déficience. En cas de décision positive, l'Office peut ordonner la prise de toute mesure corrective indiquée ou le versement d'une indemnité destinée couvrir les frais encourus par les personnes atteintes de déficience en raison de l'obstacle en cause, ou les deux mesures.

1. Following royal assent to bill C-131, an Act to amend the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987), on 7 July, the Agency now has the power to make regulations to eliminate any undue obstacles in the transportation network to the mobility of disabled persons. The Agency can also, of its own motion or on request, even in the absence of applicable regulations, inquire into any matter to determine whether there is an undue obstacle to the mobility of disabled persons. Should it be so determined, the Agency can order the taking of any corrective measures indicated and/or the payment of compensation for any expense incurred by disabled persons arising out of the obstacle in question.

2) Il n'existe pas, dans la LNT 1987, de limite de temps pour déposer une plainte auprès de l'Office. Toutefois, une plainte devrait être déposée dans des délais raisonnables afin de s'assurer que le processus d'enquête de l'Office puisse s'exercer dans les meilleures conditions possibles en ce qui a trait à la disponibilité de preuves liées à la plainte et, plus particulièrement, aux frais encourus par la personne atteinte de déficience.

2. No time limit is set in the NTA, 1987 for the filing of a complaint with the Agency. A complaint should, however, be filed within a reasonable length of time in order to ensure that the Agency's inquiry process can proceed under the best possible conditions as regards the availability of evidence relating to the complaint, and in particular to the expense incurred by the disabled person.

3) Le règlement d'une plainte selon notre procédure prend en moyenne de quatre à six mois. L'Office assume tous les frais générés par le processus d'enquête et de décision. Seuls les frais d'avocats du plaignant doivent être assumés par ce dernier. Toutefois, je dois vous mentionner que, sous l'ancienne *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports a accordé à une plaignante ses frais taxés en fonction des frais entre parties précisés dans le tarif de la Cour fédérale du Canada. Cet octroi a eu lieu en raison de la nature de la demande (plainte d'une personne handicapée contre une compagnie aérienne) et de l'impact de cette demande sur l'intérêt public. La LNT 1987 fournit également cette latitude à l'Office.

3. Resolution of a complaint under our procedure takes from four to six months on average. The Agency bears all the costs entailed in the inquiry and determination process. Only the complainant's legal fees have to be borne by the complainant. I should add, however, that under the old *National Transportation Act* the Canadian Transport Commission awarded a complainant his costs taxed on the basis of the party and party costs specified in the Federal Court of Canada tariff. This award was made because of the nature of the application (complaint of a disabled person against an airline) and the impact of the application on the public interest. The NTA, 1987 also affords the Agency this leeway.

4) Depuis sa création en 1967, la Commission canadienne des transports, et maintenant l'Office national des transports, sont engagés dans la résolution de cas de personnes atteintes d'une déficience en cause avec divers transporteurs. Avec la LNT 1987 et la modification de cette loi en juillet 1988, les pouvoirs ainsi que le mandat de

4. The Canadian Transport Commission from its establishment in 1967 and now the National Transportation Agency have engaged in the resolution of cases of disabled persons in dispute with various carriers. With the NTA, 1987 and the amendment to it in July 1988, the Agency's powers and mandate in this area have been both clarified

l'Office dans ce domaine ont été à la fois précisés et renforcés. La Direction des Services de transport pour les personnes handicapées a été tout spécialement créée pour appliquer le mandat de l'Office à leur endroit.

J'espère que ces renseignements sauront répondre de façon satisfaisante à vos questions. N'hésitez pas à communiquer avec le directeur de la Direction des services de transport pour les personnes handicapées si vous désirez de plus amples renseignements à ce sujet.

and strengthened. The Transportation Services for Disabled Persons Directorate was set up especially to apply the Agency's mandate in this regard.

I trust that this information answers your questions satisfactorily. If you desire any further information in this connection, do not hesitate to contact the Director of Transportation Services for Disabled Persons.

PARTIE II

PART II

Ministère des ressources naturelles de l'Ontario

(Centre de gestion des feux et de l'aviation)

Délivrance de licences de remplacement en 1988, conformément à la partie II de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*

RÉPERTORIÉ : ONTARIO (MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES) (RE)

Date de la lettre-décision : novembre 1988
Dossiers n^{os} : 2-P279-IA-2A et M420-5-H37

Transport aérien - Interprétation - Critère « offert au public » - Programme de remplacement des licences - Conditions de licence - Service aérien d'affrètement - Service intérieur - Transport d'urgence

Dans le cadre de son programme de remplacement des licences, l'Office devait décider si les services offerts par le transporteur étaient des services « offert au public », conformément à l'art. 67 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*.

Décision : En considérant les conditions antérieures de la licence A.T.C. du transporteur, qui autorisait expressément l'exploitation de services aériens d'affrètement incluant le transport de personnes et/ou de marchandises gouvernementales, ainsi que les « cas d'urgence, notamment d'accidents, de maladies graves et de catastrophes », l'Office a décidé que le transporteur ne fournissait pas de services « offerts au public ».

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, art. 67

LETTRE-DÉCISION

L'Office national des transports a récemment procédé à l'examen de votre licence n^{o} A.T.C. 295/47(C) dans le cadre de son programme de délivrance de licences de remplacement.

La condition n^{o} 1 de la licence n^{o} A.T.C. 295/47(C) est décrite de la façon suivante :

Ontario Ministry of Natural Resources

(Aviation and Fire Management Centre)

Issuance of Replacement Air Licences in 1988 pursuant to Part II of the *National Transportation Act, 1987*

INDEXED AS: ONTARIO (MINISTRY OF NATURAL RESOURCES) (RE)

Date of Letter-decision: November, 1988
File Nos.: 2-P279-IA-2A and M4205-H37

Air transportation - Interpretation - "Publicly available" criteria - Licence replacement program - Conditions of licence - Charter air service - Domestic service - Emergency transportation

Under its licence replacement program, the Agency had to decide whether or not the services provided by the licensee constituted services which were "publicly available" pursuant to s. 67 of the *National Transportation Act, 1987*.

Decision: Based on the licensee's former ATC licence condition which expresly provided for specific charter air services including the transport of governmental persons and/or goods "in cases of emergency such as accidents, serious illness and catastrophes", the Agency decided that the licensee was not providing a service which was "publicly available".

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, s. 67

LETTER-DECISION

In connection with the National Transportation Agency replacement licence program, a review of your Licence No. A.T.C. 295/47(C) has recently been undertaken.

Condition No. 1 of licence no. ATC 295/47(C) reads as follows:

Dans l'exploitation du service aérien commercial d'affrètement de classe 4, il est formellement interdit au titulaire d'exécuter un service aérien commercial autre que les suivants :

a) Services aériens d'affrètement dans la province de l'Ontario, comprenant notamment le transport de personnes et/ou de marchandises nécessaires à l'accomplissement des fonctions et des missions du ministère des Ressources naturelles de la province de l'Ontario;

b) Services aériens d'affrètement dans la province de l'Ontario, comprenant notamment le transport de personnes et/ou de marchandises nécessaires à l'accomplissement des fonctions et des missions du lieutenant-gouverneur, d'autres ministres de la Couronne, de fonctionnaires du corps législatif, de fonctionnaires nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil, ou de tout organisme, comité, commission ou organisation du gouvernement de l'Ontario;

c) Services aériens d'affrètement dans la province de l'Ontario, effectués pour le compte de tout ministère ou service du gouvernement du Canada, notamment le transport de personnes et/ou de marchandises, demandés dans l'exécution d'un accord ou d'un arrangement intervenu entre le gouvernement de l'Ontario et le gouvernement du Canada, ou d'une autre province du Canada, pour la gestion concertée d'un intérêt ou d'une entreprise commune;

d) Services aériens d'affrètement au Canada, effectués pour le compte de tout ministère, commission, comité ou organisme du gouvernement d'Ontario, notamment le transport de personnes et/ou de marchandises, demandés dans l'exécution d'un accord ou d'un arrangement intervenu entre le gouvernement de l'Ontario et le gouvernement du Canada, ou d'une autre province du Canada, pour la gestion concertée d'un intérêt ou d'une entreprise commune;

In the Class 4 Charter commercial air service the Licensee is expressly prohibited from providing any form of commercial air service other than the following:

a) Charter air services within the Province of Ontario, including the transport of persons and/or goods, required in the administration of the duties and functions of the Ministry of Natural Resources of the Province of Ontario;

b) Charter air services within the Province of Ontario, including the transport of persons and/or goods, required by the Lieutenant Governor, other Ministers of the Crown, officers of the Legislature, officers appointed by the Lieutenant Governor in Council, or any agency, board, commission or other organization of the Government of Ontario, in administering their duties and functions;

c) Charter air services within the Province of Ontario for any Ministry or Department of the Government of Canada, including the transport of persons and/or goods, required in pursuance of an agreement of arrangement between the Government of Ontario and the Government of Canada or the Government of any other Province in Canada, for the joint administration of a common interest or undertaking;

d) Charter air services within Canada for any Ministry, Commission, Board and Agency of the Government of Ontario, including the transport of persons and/or goods, required in pursuance of an agreement or arrangement between the Government of Ontario and the Government of Canada or the Government of any other Province in Canada, for the joint administration of a common interest or undertaking; and

e) Le transport de personnes et/ou de marchandises en cas d'urgence, notamment d'accidents, de maladies graves et de catastrophes.

L'expression « service intérieur » est définie à l'article 67 de la LNT 1987 dans les termes suivants :

> « Service aérien offert au public pour le transport des passagers, des marchandises, ou des deux, soit au Canada, soit entre un point qui y est situé et un point qui lui est extérieur, sans pour autant faire partie d'un autre pays. »

D'après la condition n° 1 de la licence n° A.T.C. 295/47(C), vous ne fournissez pas des services offerts au public selon la définition précédente.

Pour cette raison, convaincu que Sa Majesté la Reine du chef de la province de l'Ontario, représentée par le ministère des Ressources naturelles, ne fournit pas des services offerts au public, l'Office national des transports a décidé que vous n'aviez pas besoin de licence pour offrir le service aérien actuel.

En conséquence, l'Office ne remplacera pas la licence n° A.T.C. 295/47(C), qui expirera le 31 décembre 1988.

e) The transport of persons and/or goods in cases of emergency such as accidents, serious illness and catastrophes.

Section 67 of the NTA, 1987 defines "domestic service" as follows:

> "means an air service that is publicly available for the transportation of passengers or goods, or both, between points in Canada, from and to the same point in Canada or between Canada and a point outside Canada that is not in the territory of another country."

Based on Condition No. 1 of Licence No. A.T.C. 295/47/(C) you are not providing a service which is publicly available as defined above.

In light of the foregoing, the National Transportation Agency is satisfied that Her Majesty the Queen in Right of the Province of Ontario, represented by the Ministry of Natural Resources, is not providing a service which is publicly available and has therefore determined that you do not require a licence for the air service currently provided.

Accordingly, the Agency will not replace licence No. A.T.C. 295/47(C) which will expire December 31, 1988.

Ministère du secrétariat provincial et des services gouvernementaux de la Colombie-Britannique

Délivrance de licences de remplacement en 1988, conformément à la partie II de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*

RÉPERTORIÉ : COLOMBIE-BRITANNIQUE (MINISTÈRE DU SECRÉTARIAT PROVINCIAL ET DES SERVICES GOUVERNEMENTAUX) (RE)

Date de la lettre-décision : le 8 décembre 1988
Dossier n° : M4205-H40

Transport aérien - Interprétation - Critère « offert au public » - Programme de remplacement des licences - Critère « paiement ou toute autre rémunération » - Service aérien d'ambulance - Service intérieur - Service international à la demande

Le transporteur utilisait ses aéronefs pour offrir, entre autres, des services aériens d'ambulance. Sous l'ancien régime, il n'était pas nécessaire au transporteur d'obtenir de la CCT des licences considérant le critère d'un « paiement ou de toute autre rémunération ». Cependant, sous le régime de la nouvelle *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), ce critère a été remplacé par celui du service « offert au public ».

Décision : En vertu de la nouvelle LNT 1987, l'Office a décidé que les services aériens d'ambulance sont considérés comme étant « offerts au public ». Par conséquent, toute personne exploitant un tel service est dans l'obligation de détenir une licence.

Lois, règlements et règles cités

Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, ch. A-3, art. 17(1)

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 67, 71(1), 71(2) et 93

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. vol. I, ch. 3

LETTRE-DÉCISION

La présente fait suite à la lettre du 30 août 1988 par laquelle vous répondiez à la lettre de l'Office nationale des transports (Office), datée du 22 avril dernier, qui portait sur les licences de remplacement nécessaires à la province de la Colombie-Britannique.

British Columbia Ministry of Provincial Secretary and Government Services

Issuance of Replacement Air Licences in 1988 pursuant to Part II of the *National Transportation Act, 1987*

INDEXED AS: BRITISH COLUMBIA (MINISTRY OF PROVINCIAL SECRETARY AND GOVERNMENT SERVICES) (RE)

Date of Letter-decision: December 8, 1988
File No.: M4205-H40

Air transportation - Interpretation - "Publicly available" criteria - Licence replacement program - "For hire or reward" criteria - Air ambulance service - Domestic service - Non-scheduled international service

The licensee used its aircraft to provide, amongst other things, air ambulance services. Under the old regime, it was not necessary for the licensee to obtain from the CTC an air carrier licence considering the "for hire or reward" criteria. Under the new *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) this criteria has been replaced by the criteria of "publicly available".

Decision: Pursuant to the new NTA, 1987, the Agency decided that air ambulance services were seen as "publicly available" and therefore any person who operated such a service is required to hold a licence.

Statutes, Regulations and Rules Cited

Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, s. 17(1)

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 67, 71(1), 71(2) and 93

Air Carrier Regulations, C.R.C. Vol. I, c. 3

LETTER-DECISION

Reference is made to your letter of August 30, 1988, in response to the National Transportation Agency's (Agency) letter of April 22, 1988 concerning replacement licences for the Province of British Columbia.

Sous l'ancien régime, il était stipulé au paragraphe 17(1) de la *Loi sur l'aéronautique* que :

« Nul ne doit exploiter un service aérien commercial, à moins qu'il ne détienne un permis valable, toujours en vigueur, délivré aux termes de l'article 16. »

Le *Règlement sur les transporteurs aériens* donnait la définition suivante d'un service aérien commercial :

« Toute utilisation d'aéronefs dans les limites ou au-dessus du Canada, moyennant paiement ou toute autre rémunération. »

La *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987) ne fonde pas l'obligation de détenir une licence sur l'existence d'un « paiement ou de toute autre rémunération », critère remplacé par celui du service « offert au public ». Sous le régime de cette nouvelle loi, les services aériens d'ambulance sont considérés comme étant offerts au public : quiconque exploite un tel service doit donc détenir une licence.

L'Office constate que la province de la Colombie-Britannique utilise ses aéronefs pour fournir, entre autres, des services aériens d'ambulance. Bien que Transports Canada réglemente les services aériens des gouvernements provinciaux par l'ordonnance sur la navigation aérienne 1-2, la province de la Colombie-Britannique est tenue d'obtenir des licences de l'Office national des transports pour l'exploitation d'un service intérieur, en vertu des paragraphes 1 et 2 de l'article 71 de la LNT 1987, et pour celle d'un service international à la demande, en vertu de l'article 93.

L'Office vous demande donc de soumettre le plus tôt possible une déclaration de conformité dûment remplie pour qu'il puisse remplacer les permis délivrés antérieurement par la Commission canadienne des transports par les licences appropriées de l'Office avant le 31 décembre 1988, conformément au paragraphe 109(1) de la LNT 1987.

Under the old regime, subsection 17(1) of the *Aeronautics Act* prescribed the following:

"No person shall operate a commercial air service unless he holds a valid and subsisting licence issued under section 16."

The *Air Carrier Regulations* defined commercial air service as follows:

"Any use of aircraft in or over Canada for hire or reward."

The *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987), in respect of the requirement to hold a licence, does not use the criteria of "for hire or reward". This has been replaced by the criteria of "publicly available". Under this new Act, air ambulance services are seen as publicly available and therefore any person who operates such a service is required to hold a licence.

The Agency notes that the Province of British Columbia uses its aircraft to provide, amongst other things, air ambulance services. Notwithstanding that Transport Canada regulates provincial government air services by Air Navigation Order 1-2, the Province of British Columbia is required to obtain licences from the National Transportation Agency pursuant to subsections 71(1) and 71(2) of the NTA, 1987 in respect of the operation of a domestic service and pursuant to section 93 in respect of the operation of a non-scheduled international service.

The Agency therefore requests that you submit a properly completed "Declaration of Compliance" at the earliest possible date in order that licences previously issued by the Canadian Transport Commission can be replaced by appropriate National Transportation Agency licences prior to December 31, 1988 pursuant to subsection 109(1) of the NTA, 1987.

Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited

Renouvellement de licence afin de récupérer les coûts encourus pour l'usage d'un aéronef pour l'évacuation médicale d'urgence

RÉPERTORIÉ : CHURCHILL FALLS (LABRADOR) CORP. LTD. (RE)

Date de la lettre-décision : le 28 septembre 1988
Dossier n° : 2-95

Transport aérien - Interprétation - Critère du « paiement ou toute autre rémunération » - Critère « offert au public » - Service aérien d'ambulance - Exemption de détenir une licence « si nécessaire, ni même souhaitable ou commode »

Le transporteur ci-haut nommé a demandé à l'Office s'il était dans l'obligation de détenir une licence afin de pouvoir récupérer certains de ses coûts directs en offrant un service aérien d'ambulance occasionnel.

Décision : Considérant les circonstances, l'Office a décidé que la compagnie n'était pas dans l'obligation de détenir une licence.

Conformément à l'art. 67 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), les services aériens d'ambulance sont considérés comme étant un service « offert au public »; par conséquent, une licence est nécessaire. Cependant, le par. 70(1) de la LNT 1987 permet à l'Office d'exempter quiconque de l'obligation de détenir une licence si la situation n'est « ni nécessaire, ni même souhaitable ou commode ». Le transporteur d'une licence doit cependant établir, à la satisfaction de l'Office, qu'il a la qualité de Canadien, qu'il détient un document d'aviation canadien et une police d'assurance responsabilité réglementaire.

Lois, règlements et règles cités

Loi sur l'aéronautique, S.R.C., 1970, ch. A-3, art. 17(1)

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 67, 67(1), 70(1), 71(1), 71(2)

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. vol. I, ch. 3

Règlement sur les transporteurs aériens, DORS/88-58, arts. 6, 7, 8

Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited

Renewal of authority to recuperate costs involved in the use of an aircraft for emergency medical evacuations

INDEXED AS: CHURCHILL FALLS (LABRADOR) CORP. LTD. (RE)

Date of Letter-decision: September 28, 1988
File No.: 2-95

Air transportation - Interpretation - "For hire or reward" criteria - "Publicly available" criteria - Air ambulance service - Licensing exemption if "unnecessary, undesirable or impractical"

The above-named company asked the Agency if it was obligated to hold a licence in order to recuperate direct operating costs in the provision of occasional air ambulance services.

Decision: Considering the circumstances, the Agency decided that the company was not obligated to hold a licence.

Under s. 67 of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) air ambulance services are seen as publicly available and therefore a licence is required. Nevertheless, subs. 70(1) of the NTA, 1987 enables the Agency to exempt a person from the licensing obligation if the requirement is "unnecessary, undesirable or impractical". The licensee must nevertheless establish to the satisfaction of the Agency that it is Canadian, holds a Canadian Aviation Document and has prescribed liability insurance.

Statutes, Regulations and Rules Cited

Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, s. 17(1)

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 67, 67(1), 70(1), 71(1) et 71(2)

Air Carrier Regulations, C.R.C. Vol. I, c. 3

Air Transportation Regulations, SOR/88-58, ss. 6, 7, 8

N.D.L.R. : Copie des documents et des appendices mentionnés dans cette lettre-décision peut être obtenue en communiquant avec le Secrétariat de l'Office.

LETTRE-DÉCISION

La présente fait suite à vos lettres du 25 mars et du 24 août 1988 dans lesquelles vous demandez des éclaircissements concernant le pouvoir de recouvrer les frais d'exploitation directs que Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited engage pour effectuer, à l'occasion, des vols d'évacuation médicale pour votre collectivité.

Sous l'ancien régime, il était stipulé au paragraphe 17(1) de la *Loi sur l'aéronautique* que :

> « Nul ne doit exploiter un service aérien commercial à moins qu'il ne détienne un permis valable et toujours en vigueur, et délivré aux termes de l'article 16. »

Le *Règlement sur les transporteurs aériens* donnait la définition suivante d'un service aérien commercial :

> « Toute utilisation d'aéronefs dans les limites ou au-dessus du Canada, moyennant paiement ou toute autre rémunération. »

La *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987) ne fonde pas l'obligation de détenir une licence sur l'existence d'un « paiement ou de toute autre rémunération », critère remplacé par celui du service « offert au public ». Sous le régime de cette nouvelle loi, les services aériens d'ambulance sont considérés comme étant offerts au public : quiconque exploite un tel service doit donc détenir une licence.

L'Office croit comprendre que Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited utilise ses aéronefs d'affaires immatriculés en tant qu'aéronefs privés pour transporter son personnel, et qu'elle assure, à l'occasion, des évacuations sanitaires d'urgence approuvées par les autorités médicales compétentes lorsqu'il n'y a pas d'aéronef commercial libre à cette fin.

Bien que le service fourni par Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited soit considéré comme un service offert au public, le paragraphe 70(1) de la LNT 1987 permet à l'Office d'exempter quiconque de l'obligation de détenir une licence si

Editor's Note: Copies of the documents and appendices referred to in this letter-decision can be obtained by communicating with the Agency's Secretariat.

LETTER-DECISION

Reference is made to your letters dated March 25 and August 24, 1988, requesting clarification concerning authority to recuperate Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited's direct operating costs in providing occasional medivac flights for your community.

Under the old regime, subsection 17(1) of the *Aeronautics Act* prescribed the following:

> "No person shall operate a commercial air service unless he holds a valid and subsisting licence issued under section 16."

The *Air Carrier Regulations* defined commercial air service as follows:

> "any use of aircraft in or over Canada for hire or reward."

The *National Transportation Act, 1987* (NTA 1987), in respect of the requirement to hold a licence, does not use the criteria of "for hire or reward". This has been replaced by the criteria of "publicly available". Under this new Act, air ambulance services are seen as publicly available and therefore any person who operates such a service is required to hold a licence.

The Agency's understanding is that Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited uses its privately registered corporate aircraft to transport its company personnel and that it occasionally provides emergency medical evacuations required on an urgent basis which are approved by competent medical authority, and while commercial aircraft are not available for the purpose.

Notwithstanding that the service being provided by Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited is considered to be a service that is publicly available, subsection 70(1) of the NTA, 1987 enables the Agency to exempt a person from the

l'intéressé se trouve dans une situation ne rendant « ni nécessaire, ni même souhaitable ou commode » l'exécution de cette obligation.

D'après ce qui précède, l'Office peut, sur demande, exempter Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited de l'obligation de détenir une licence, conformément au paragraphe 70(1) de la LNT 1987.

Étant donné que le critère du « paiement ou de toute autre rémunération » ne figure plus dans les nouvelles dispositions, Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited peut continuer de recouvrer les frais occasionnés par le service en question. L'Office ne peut toutefois exempter la compagnie des obligations de la LNT 1987 relatives à la qualité de Canadien, au document d'aviation canadien et à la police d'assurance responsabilité réglementaire en matière de service intérieur.

En conséquence, l'Office est disposée à exempter Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited de l'obligation de détenir une licence, une fois qu'elle aura établi, à la satisfaction de l'Office, qu'elle est canadienne, et détient un document d'aviation canadien et la police d'assurance responsabilité réglementaire.

Vous trouverez ci-joint, à titre d'information, une copie du paragraphe 67(1) de la LNT 1987, où est défini le terme « Canadien », ainsi que des articles 6, 7 et 8 du *Règlement sur les transports aériens*, qui portent sur l'assurance responsabilité. Vous trouverez aussi ci-joint un exemplaire de la publication de l'Office intitulée « Renseignements généraux et instructions concernant les demandes de licence et de modification de licence relatives à un service aérien intérieur », dont l'annexe A décrit les moyens de remplir les trois conditions d'admissibilité.

obligation to have a licence if the requirement to hold a licence is "unnecessary, undesirable or impractical".

In light of the above, the Agency, upon application, may exempt Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited, pursuant to subsection 70(1) of the NTA, 1987, from the obligation to hold a licence.

Considering that the criteria of a service "for hire or reward" has been deleted from the new provisions, Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited can continue to recuperate costs involved for the service. However, the Agency cannot exempt Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited from the provisions of the NTA, 1987 that require a person to be Canadian, to hold a Canadian Aviation document and to have the prescribed liability insurance coverage in respect of a domestic service.

Accordingly, the Agency is prepared to grant Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited an exemption from the requirement to hold a licence once it has established to the satisfaction of the Agency that it is Canadian, holds a Canadian Aviation Document and has prescribed liability insurance.

For your information, I have attached a copy of subsection 67(1) of the NTA, 1987 which deals with the "Canadian" issue and sections 6, 7 and 8 of the *Air Transportation Regulations* which deal with liability insurance. We have also enclosed a copy of the Agency's publication "Information and Instructions for Applying for a Licence or for an Amendment to a Licence to Operate a Domestic Air Service" in which Appendix A describes the means by which the three qualifying criteria can be met.

Sportsmen's Resort

Demande de clarification relativement à l'utilisation de certains aéronefs

Date de la lettre-décision : le 2 août 1988
Dossier n° : 2-72(116/88)
Rôle n° : 88234

Transport aérien - Interprétation - Critère « offert au public » - Transport privé - Transport d'urgence

La Sportmen's Resort a demandé à l'Office la clarification de certains de ses services aériens offerts avec son propre aéronef.

Décision : L'Office a décidé que le transport de matériel propre à la compagnie, à destination et en provenance de ses sites de camping, n'était pas un service offert au public; par conséquent, aucune licence n'était nécessaire. Cependant, attendre et évacuer des « blessés ou malades » en dehors du camping consistait en un service offert au public, lequel nécessitait l'obtention d'une licence.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, art. 67

N.D.L.R. : Copie des documents et des appendices mentionnés dans cette lettre-décision peut être obtenue en communiquant avec le Secrétariat de l'Office.

LETTRE-DÉCISION

La présente fait suite à votre lettre non datée reçue par l'Office national des transports (Office) le 21 avril 1988. Dans cette lettre, vous demandez si la Loi vous permet de transporter votre propre matériel, à destination et en provenance de vos campings, dans votre aéronef privé et si vous pouvez rester avec ce dernier auprès de vos clients pour pouvoir évacuer les personnes advenant une blessure ou une maladie.

La *Loi nationale de 1987 sur les transports* n'oblige quiconque exploitant un aéronef à détenir une licence que si le service est « offert au public ».

Dans la première des deux situations que vous décrivez, soit celle du transport de votre propre matériel dans votre propre aéronef, à destination et

Sportsmen's Resort

Request for clarification in respect of certain uses of aircraft

Date of Letter-decision: August 2, 1988
File No.: 2-72(116/88)
Docket No.: 88234

Air transportation - Interpretation - "Publicly available" criteria - Private transportation - Emergency transportation

Sportsmen's Resort requested the Agency to provide clarification in respect of certain uses of its aircraft.

Decision: The Agency decided that the transportation of Sportsmen's own equipment to and from its campsites was not a publicly available service and therefore no licence was required. However, to wait for and airlift a "hurt or sick" person out of a campsite required a licence since the service had become available to the public.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, s. 67

Editor's Note: Copies of the documents and appendices referred to in this letter-decision can be obtained by communicating with the Agency's Secretariat.

LETTER-DECISION

This is in regard to your undated letter received by the National Transportation Agency (Agency) on April 21, 1988 in which you ask whether or not you can legally fly your own equipment to and from your campsites in your private aircraft and whether or not you and the aircraft can remain with your customers in case someone gets hurt or sick so that you could fly that person out.

The *National Transportation Act, 1987* distinguishes the requirement of a person operating an aircraft to hold a licence by whether or not the service to be provided is "publicly available".

In the first of the two situations you described i.e. transporting your own equipment in your own aircraft to and from your campsites, it would appear

en provenance de vos campings, il semblerait que le service n'est pas offert au public : aucune licence n'est donc nécessaire. Dans la seconde situation, où vous attendez avec votre aéronef pour évacuer au besoin un blessé ou un malade du camping, il semble que vous offrez vos services au public et, par conséquent, qu'il vous faut une licence.

Au cas où vous désireriez présenter une demande pour obtenir la licence appropriée, vous trouverez ci-joint un exemplaire du document de l'Office intitulé « Renseignements généraux et instructions concernant les demandes de licence et de modification de licence relatives à un service aérien intérieur ».

that operation is not publicly available and therefore no licence is required. In the second of these situations, where you wait with the aircraft to transport a "hurt or sick" person out of a campsite if required, it appears that you are making yourself available to the public and consequently a licence is required.

Should you wish to apply for an appropriate licence, a copy of the Agency's document "Information and Instructions for Applying for a Licence or for an Amendment to a Licence to Operate a Domestic Air Service" is enclosed herewith.

KaBeelo Airways Ltd.

Date de la lettre-décision : le 11 juillet 1988
Dossier n° : 2-K155-1A

Transport aérien - Interprétation - Critère « offert au public » - Exploitation d'un hôtel pavillonnaire

Depuis la promulgation de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), KaBeelo Airways exploitait par inadvertance un service aérien pour un hôtel pavillonnaire sans détenir de licence.

Décision : Considérant les conditions d'exploitation de l'hôtel pavillonnaire, l'Office a conclu que le service aérien en question était offert au public et qu'une licence d'exploitation était nécessaire. Par conséquent, l'Office a ordonné que KaBeelo soit temporairement exemptée d'une licence, conformément au par. 70(1) de la LNT 1987, tant qu'une licence officielle ne lui serait pas octroyée.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 70(1), 71(2)

LETTRE-DÉCISION

La présente fait suite à votre lettre du 9 mars 1988 concernant la situation de KaBeelo Airways Ltd. à titre de détenteur d'une licence de classe 5, le service offert par ce transporteur au KaBeelo Lodge et les conditions de délivrance d'une licence de classe 4. Nous nous excusons d'avoir tardé à vous répondre.

Après avoir examiné les conditions d'exploitation de l'hôtel pavillonnaire susmentionné, l'Office national des transports (Office) est arrivé à la conclusion que le service en question était offert au public, par l'entremise de l'hôtelier, et qu'il fallait donc une licence. Étant donné que ce dernier s'assure par contrat de la capacité entière d'un aéronef, il convient que l'exploitant de cet appareil détienne une licence de classe 4. Avant la promulgation de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), la plupart des exploitants d'hôtel pavillonnaire étaient des détenteurs d'une licence de classe 4 : leurs licences ont donc été maintenues sous le régime de la nouvelle loi. Votre licence de classe 5 semble une anomalie qui remonte au début de la délivrance de licences aux exploitants d'hôtel pavillonnaire.

KaBeelo Airways Ltd.

Date of Letter-decision: July 11, 1988
File No.: 2-K155-1A

Air transportation - Interpretation - "Publicly available" criteria - Lodge operation

Since the promulgation of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987), KaBeelo Airways inadvertently operated a lodge operation air service without a licence.

Decision: Considering the circumstances of this lodge operation, the Agency concluded that such air services were publicly available and consequently a licence was required. The Agency, therefore ordered that KaBeelo be temporarily exempted from holding a licence pursuant to subs. 70(1) of the NTA, 1987 until an official licence be issued.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987 c. 34, ss. 70(1), 71(2)

LETTER-DECISION

This letter is in response to yours of March 9, 1988 concerning KaBeelo Airways Ltd. status as a Class 5 Licensee, the service it provides to KaBeelo Lodge and the requirements in respect of a Class 4 licence. We apologize for this late response to your letter.

The National Transportation Agency (Agency) has considered the circumstances of lodge operations and concluded that through the lodge operator such services are publicly available and consequently a licence is required. In light of the fact that the entire capacity of an aircraft is being contracted to a lodge, it is appropriate that the operator of the aircraft holds a Class 4 licence. Prior to the promulgation of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) most lodge operators were Class 4 licensees and consequently their licences carried over under the new Act. Your Class 5 licence appears to have been an anomaly issued in the early period of the licensing of lodge operators.

Bien que ce ne soit pas de votre faute, il n'en demeure pas moins que vous ne détenez pas la licence requise pour desservir le KaBeelo Lodge. Pour résoudre ce problème le plus équitablement possible, l'Office vous invite à demander une licence de classe 4 le plus tôt possible en suivant les lignes directrices ci-jointes. Dans l'attente de votre demande de licence et à votre demande, l'Office ordonne par la présente, en vertu du paragraphe 70(1) de la LNT 1987, que KaBeelo Airways Ltd. soit exemptée des obligations imposées par le paragraphe 71(2) de la LNT 1987 jusqu'à ce que l'Office lui délivre une licence ou donne un ordre contraire. Cette disposition vous permettra d'exercer votre activité pendant l'étude de votre demande.

De plus, en ce qui concerne l'avis public de votre demande, l'Office modifiera les délais de dépôt des avis d'intervention et des répliques en les fixant respectivement à 10 et à 5 jours. Vous pourrez donner cet avis en l'affichant en un lieu approprié dans le district de Kenora et en en adressant une copie aux autres détenteurs de licence de classe 4 de ce district.

It now appears that through no fault of your own, you do not hold the requisite licence to serve KaBeelo Lodge. To solve this problem as fairly as possible, the Agency invites you to apply for a Class 4 licence as soon as possible, using the enclosed guideline. Upon receipt of your application for licence and on request therefore, the Agency hereby orders that KaBeelo Airways Ltd. be exempted from the requirements of section 71(2) of the NTA, 1987 pursuant to subsection 70(1) of the NTA, 1987 until a licence is issued or the Agency otherwise orders. This will permit you to operate while your application is being processed.

Moreover, with regards to the public notice of your application, the Agency will grant a variation of the required time for filing an intervention to 10 days and 5 days for reply with publication of the notice through posting at a suitable place in the District of Kenora with a copy to other Class 4 licensees in the District.

Erickson Air Crane (Canada) Ltd.

Service aérien de travaux publics ou de construction

Date de la lettre-décision : le 21 novembre 1988
Dossier n° : M4205-37

Transport aérien - Interprétation - Exclusion de services spécialisés - Service aérien de travaux publics ou de construction

Erickson Air Crane (Canada) Ltd. a demandé à l'Office une interprétation de « service aérien de travaux publics ou de construction ».

Décision : Conformément au par. 68(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, l'Office a considéré les services aériens de travaux publics ou de construction tels que le treuillage, la construction de tramway en montagne, la pose de poteau, la construction de lignes d'énergie électrique et les activités aériennes connexes comme étant des services spécialisés exclus de ceux requérant une licence.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, art. 68(2)

LETTRE-DÉCISION

La présente fait suite au fac-similé d'une lettre datée du 26 octobre 1988 dans laquelle M. Jack A. Erickson demande à l'Office national des transports (Office) de vous adresser toute lettre concernant un service aérien de travaux publics ou de construction.

L'Office considère qu'un tel service se définit par l'utilisation d'aéronefs à voilure tournante pour des travaux de construction, y compris le treuillage, la construction de tramways en montagne, la pose de poteaux, la construction de lignes d'énergie électrique, et les activités connexes telles que le transport du matériel de construction, des matériaux et des fournitures nécessaires sur un chantier où le même exploitant d'aéronefs accomplit les travaux aériens de construction spécialisés.

D'après les renseignements fournis à l'Office dans la lettre susmentionnée, si Erickson Air Crane (Canada) Ltd. se voit attribuer le marché du service aérien de travaux publics ou de construction

Erickson Air Crane (Canada) Ltd.

Aerial Construction Service

Date of Letter-decision: November 21, 1988
File No.: M4205-37

Air transportation - Interpretation - Specialty service exclusion - Aerial construction service

Erickson Air Crane (Canada) Ltd. requested an interpretation from the Agency in respect of an "aerial construction service" expression.

Decision: Pursuant to subs. 68(2) of the *National Transportation Act, 1987*, the Agency considered aerial construction services such as aerial hoisting, mountain tram line construction, aerial pole setting and related aerial activities as specialty services excluded from requiring a licence.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, s. 68(2)

LETTER-DECISION

This is in response to the facsimile letter dated October 26, 1988 from Jack A. Erickson in which he requested that the National Transportation Agency (Agency) direct any correspondence concerning the matter of an aerial construction service to you.

The Agency considers that an aerial construction service is the use of rotating wing aircraft in construction work, including aerial hoisting, mountain tram line construction, aerial pole setting, aerial power line construction and includes related aerial construction activities such as the transportation of construction equipment, material and supplies to be used in a project for which the same rotating wing air carrier is performing the specialty aerial construction work.

Accordingly, based on the information provided to the Agency in the letter of October 26, 1988 should Erickson Air Crane (Canada) Ltd. be awarded the tender to perform the aerial

nécessaire pour le Système d'alerte du Nord, la partie II de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* n'obligera donc pas cette entreprise à obtenir une licence de l'Office.

Bien que l'Office n'ait pas à délivrer de licence, veuillez noter qu'il convient de communiquer avec Transports Canada pour connaître ses exigences à l'égard de cette future activité.

construction service required in respect of the North Warning System, an Agency licence pursuant to Part II of the *National Transportation Act, 1987* is not required.

Please be advised that notwithstanding that an Agency licence is not required, you should contact Transport Canada concerning its requirements in respect of the proposed operation.

Perimeter Airlines (Inland) Ltd.
et
Westwind Aviation Corporation

Plainte contre Air West et Keystone Air Service

RÉPERTORIÉ : PERIMETER AIRLINES LTD. ET AIR WEST (RE)

Date de la lettre-décision : le 12 octobre 1988
Dossiers n^{os} : 7-P336-1, 7-K189-1 et 7-A969-1

Transport aérien - Service intérieur - Vol affrété - Plaintes - Privilège de protection d'itinéraire - Affréteurs concurrents - Intérêt public

La présente faisait suite à diverses plaintes soumises à l'Office par les transporteurs aériens ci-haut mentionnés, l'un contre l'autre, pour avoir enfreint leurs conditions de protection d'itinéraire et leurs restrictions relatives à leur masse.

Décision : L'Office a mené une enquête sur chacune des plaintes, concluant qu'il y a eu certaines infractions aux licences et qu'il aurait pu effectivement en donner suite. Cependant, l'Office a avisé chaque transporteur que l'intérêt public serait mieux servi si les transporteurs se soumettaient aux conditions de leur licence respective. L'Office a mis en garde Perimeter Airlines (Inland) Ltd. relativement à son interprétation de ces conditions de protection d'itinéraire.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 71(2), 72(4) et 75(1)

LETTRE-DÉCISION

La présente fait suite aux lettres suivantes :

1. La lettre de Perimeter Airlines (Inland) Ltd. (Perimeter), datée du 3 juin 1988 et modifiée par une lettre datée du 5 juillet suivant, dans laquelle cette compagnie se plaint :

   a) qu'Air West a effectué « sans permission » un vol affrété, entre Winnipeg et Little Grand Rapids, le 15 mai 1988;

Perimeter Airlines (Inland) Ltd.
and
Westwind Aviation Corporation

Complaint against Air West and Keystone Air Service

INDEXED AS: PERIMETER AIRLINES LTD. AND AIR WEST (RE)

Date of Letter-decision: October 12, 1988
File Nos.: 7-P336-1, 7-K189-1 and 7-A969-1

Air transportation - Domestic service - Charter flights - Complaints - Route protection privilege - Competing charter carriers - Public interest

This relates to various complaints filed with the Agency by the above-mentioned air carriers against each other in respect of violations of route protection conditions and misuse of weight group restrictions.

Decision: The Agency investigated each complaint and concluded that some licence infractions had occurred over which the Agency could have taken sustantive action. However, the Agency advised each of the carriers that public interest would best be served if they were to abide by the terms and conditions of their respective licences. The Agency cautioned Perimeter Airlines (Inland) Ltd. in respect of misuse of its route protection privileges.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 71(2), 72(4) and 75(1)

LETTER-DECISION

This letter is in respect of the following:

1. Perimeter Airlines (Inland) Ltd.'s (Perimeter) letter dated June 3, 1988 as amended by a letter dated July 5, 1988 complaining that:

   a) Westwind Aviation Corporation (Air West) operated a charter between Winnipeg and Little Grand Rapids on May 15, 1988 "without permission",

b) qu'Air West a effectué « sans permission » un vol affrété, entre Winnipeg et Norway House, le 24 mai 1988;

c) qu'Air West a effectué des vols à destination de Garden Hill (Island Lake) et d'autres régions que Perimeter desservait aux termes de sa licence de classe 2.

2. La lettre datée du 20 juin 1988 dans laquelle Perimeter se plaint :

a) qu'Air West a emprunté l'itinéraire de classe 2, de Perimeter jusqu'à Berens River, le 16 juin 1988;

b) que Keystone Air Services a emprunté l'itinéraire de classe 2, de Perimeter jusqu'à Berens River, le 16 juin 1988.

3. La lettre datée du 7 juillet 1988 dans laquelle Air West se plaint :

a) i) que Perimeter a utilisé des DC3 le 24 juin 1988 pour effectuer ses vols 109 et 110 jusqu'à des points qui devaient être desservis par Beechcraft Queenair d'après son indicateur, alors qu'elle a refusé, le même jour, de permettre à Air West d'accepter un vol affrété jusqu'à Oxford House (un DC3 est un aéronef du groupe D, et Oxford House est desservi par les vols 109 et 110);

ii) que le 5 juillet 1988, Perimeter a utilisé un DC3 pour ses vols 107 et 108, qui devaient être effectués par Beechcraft Queenair du groupe C d'après son tableau de service;

b) que Perimeter lui a refusé la permission d'effectuer des vols affrétés jusqu'à des points desservis par son service de classe 2 et a communiqué ensuite avec un transporteur concurrent pour qu'il les effectue.

4. La lettre datée du 23 août 1988, dans laquelle Perimeter se plaint qu'Air West a effectué un vol aller-retour affrété, entre Winnipeg et Berens River, le 21 août 1988.

b) Air West operated a charter between Winnipeg and Norway House on May 24, 1988 "without permission",

c) Air West has operated flights to Garden Hill (Island Lake) and other areas served by Perimeter under its Class 2 licence.

2. Perimeter's letter dated June 20, 1988 complaining that:

a) Air West operated over Perimeter's Class 2 route to Berens River on June 16, 1988 and,

b) Keystone Air Services operated over Perimeter's Class 2 route to Berens River on June 16, 1988.

3. In a letter dated July 7, 1988 Air West complained that:

a) i) On June 24, 1988 Perimeter operated a DC3 aircraft on their flights 109/110 to points published in their schedule for the Beechcraft Queenair, while on the same day refusing to allow Air West to accept a charter flight to Oxford House. A DC3 aircraft is a Group D airplane, and Oxford House is served on flights 109/110.

ii) On July 5, 1988, Perimeter operated a DC3 aircraft on its flight 107/108, a flight indicated in their service pattern for the Group "C" Beechcraft Queenair.

b) Perimeter refuses permission to Air West to operate charters to points on Perimeter's Class 2 service and then contacts a competing charter carrier to take the flight.

4. Perimeter's letter dated August 23, 1988 complaining that Air West operated a charter between Winnipeg and Berens River and return on August 21, 1988.

L'Office a mené une enquête sur chacune de ces plaintes et tiré les conclusions suivantes des renseignements et des éléments de preuve obtenus :

1. a) À la date du vol affrété d'Air West, le 15 mai 1988, aucune infraction n'a pu être commise, car il n'y avait pas d'indicateur valable en vigueur au dossier de Perimeter. Le personnel de l'Office a déjà communiqué ce renseignement à cette dernière dans une lettre datée du 21 juin 1988;

   b) En ce qui concerne le vol affrété du 24 mai 1988 entre Winnipeg et Norway House, il se peut qu'Air West ait enfreint la condition de protection d'itinéraire figurant dans sa licence de classe 4;

   c) Comme il s'agit d'une allégation non fondée, à l'appui de laquelle l'Office n'a pas reçu de renseignements ni d'éléments de preuve complémentaires, l'Office n'est pas en mesure d'y donner suite.

2. a) Pour ce qui est du vol affrété du 16 juin 1988, Air West a présenté à l'Office la copie d'une formule de réservation de vol affrété sur laquelle une annotation indique que Perimeter avait permis ce vol. L'Office n'a aucun moyen de vérifier le bien-fondé de cette annotation;

   b) Keystone Air Services a fourni des éléments de preuve à l'Office pour le convaincre que le vol affrété du 16 juin 1988 n'était pas assujetti à la condition de protection d'itinéraire figurant dans la licence de Perimeter, étant donné qu'il desservait aussi des points non compris dans l'itinéraire de cette dernière compagnie.

3. a) i) et ii) Les renseignements et les éléments de preuve déposés auprès de l'Office indiquent que Perimeter a effectivement exploité ses DC3 d'une manière contraire à son indicateur et aux restrictions de sa licence de classe 2 relatives à la masse des aéronefs;

   b) Les renseignements et les éléments de preuve déposés auprès de l'Office indiquent

Each of these complaints has been investigated and the information and evidence with the Agency suggests the following:

1. a) At the time of the Air West charter flight on May 15, 1988, Perimeter did not have a valid service schedule on file and in effect and without such, no violation could have taken place. This information has previously been relayed to Perimeter under a staff letter dated June 21, 1988.

   b) In respect of the charter between Winnipeg and Norway House on May 24, 1988 an infraction of the route protection condition of Air West's Class 4 licence may have taken place.

   c) This is an unsubstantiated allegation of which the Agency has received no further information or evidence and therefore the Agency is unable to take any action.

2. a) In respect of the charter flight on June 16, 1988 Air West has submitted to the Agency a copy of a charter reservation form annotated that permission was obtained from Perimeter. There is no practical way in which the Agency can verify the bona fide of this notation.

   b) Keystone Air Services has submitted to the Agency evidence to satisfy the Agency that the charter on June 16, 1988 was not subject to the route protection condition of its licence since the charter also involved points not on Perimeter's route.

3. a) (i) and (ii) Information and evidence filed with the Agency indicates that Perimeter did operate its DC3 aircraft contrary to its service schedule and the weight group restrictions in its Class 2 licence.

   b) Information and evidence filed with the Agency indicates that Perimeter has denied

que Perimeter a refusé à Air West la permission d'effectuer des vols affrétés entre des points de ses itinéraires pour s'adresser plus tard à un transporteur concurrent.

4. Les éléments de preuve déposés auprès de l'Office indiquent que le vol effectué par Air West le 23 août 1988 était un vol d'évacuation médicale, type de vol qu'elle peut effectuer aux termes de la partie h) de la condition de protection d'itinéraire qui figure dans sa licence de classe 4.

Parmi les infractions aux licences auxquelles l'Office pourrait effectivement donner suite, il y a la desserte de Norway House par vol affrété qu'Air West a assurée le 24 mai 1988 et l'usage que Perimeter a fait de DC3, du groupe D, contrairement aux restrictions de sa licence de classe 2 relatives à la masse des aéronefs. Les questions de tarif et d'indicateur sont traitées séparément.

Il semble à l'Office que l'intérêt public serait mieux servi si Perimeter et Air West se soumettaient aux conditions de leurs licences respectives. Si l'un ou l'autre des transporteurs est d'avis que la ou les licences qu'il détient limitent trop son champ d'activités, libre à lui de demander une modification de ce ou ces documents, demande qui serait étudiée minutieusement. L'Office n'a pas l'intention de prendre d'autres mesures en ce qui concerne les infractions des deux transporteurs. Par contre, s'ils en commettent manifestement d'autres à l'avenir, l'Office adoptera une approche différente pour régler la question.

En outre, l'Office est particulièrement préoccupé par l'interprétation de Perimeter sur les conditions de protection d'itinéraire, laquelle est reflétée au point 3.b) de la présente lettre et dans une plainte distincte, déposée par Northern Manitoba Native Lodges, et étudiée séparément. Dans sa réplique à cette dernière, Perimeter déclarait ce qui suit :

[Traduction libre] « À l'avenir, si elle ne peut effectuer un vol, Perimeter ne remplacera pas Air West par Campbell Air (si l'affréteur a demandé expressément les services d'Air West) ».

permission to Air West to operate charters between points on Perimeter's route(s) that Perimeter later turned over to a competing charter carrier.

4. Evidence filed with the Agency indicates that Air West's August 23, 1988 flight was a medical evacuation, which may be operated under part h) of the route protection condition contained in its Class 4 licence.

With regard to licence infractions that the Agency could take substantive action on, there are the matters of Air West's charter to Norway House on May 24, 1988 and Perimeter's use of DC3 aircraft (Group D) contrary to the weight group restrictions in its Class 2 licence. Tariff and Service Schedule matters are being dealt with separately.

It appears to the Agency that the public interest would best be served if Perimeter and Air West were to abide by the terms and conditions of their respective licences. If either carrier is of the view that the licences held do not provide sufficient scope for operations, it is open to either carrier to apply for amendment to its licence(s) which application would be considered on its merits. The Agency proposes to take no further action in respect of either carrier's infractions, however, should infractions after this date become evident, a different approach to the matter will be taken.

In addition to the above, the Agency is particularly concerned about Perimeter's approach to route protection reflected in 3(b) of this letter and in a separate complaint filed by the Northern Manitoba Native Lodges which has been dealt with separately. In its reply to the complaint of Northern Manitoba Native Lodges Perimeter states:

"In the future, if Perimeter cannot do a flight, we will not substitute Campbell Air for Air West (if the charterer has specifically requested Air West)."

Perimeter devrait savoir que les conditions de protection d'itinéraire n'ont pas pour objet de lui permettre de déterminer qui effectuera des vols affrétés dans son secteur lorsqu'elle ne pourra répondre elle-même au besoin de services.

Perimeter should know that it is not the purpose of the route protection conditions to give Perimeter control over who operates charters in its area when Perimeter itself is unable to fulfill the requirement for service.

Demandes présentées par Québecair - Air Québec Inc., exerçant son activité sous le nom commercial d'Inter-Canadi*n, et Alexandair Inc. en vue de prolonger pour un an l'autorisation de confier par contrat à Alexandair Inc. l'exploitation du service aux termes de la licence n° 880013.

RÉPERTORIÉ : QUÉBECAIR - AIR QUÉBEC INC. (RE)

Membres : James D. Mutch et Edmund J. O'Brien
Décision n° : 451-A-1988
Date de la décision : le 24 novembre 1988
Dossiers n°s : M4205-Q9-2 et M4205-A271-4
Rôle n° : 88549

Transport aérien - Service intérieur - Entente de service - Intérêt public - Contrat d'exploitation d'un service aux termes d'une licence - Concurrence - Zone désignée - Nouveaux critères concernant la délivrance de licences

En date du 14 juin 1988, Inter-Canadi*n et Alexandair Inc. demandaient à l'Office l'autorisation de confier par contrat à Alexandair Inc. l'exploitation d'un service aérien régulier de classe 2, entre points déterminés. Aux termes des conditions des licences détenues par les deux transporteurs, chacun avait la possibilité de conclure une entente de services pour une période d'un an, et qu'il incomberait aux transporteurs en cause, s'ils prévoyaient prolonger ladite entente, de demander un renouvellement de l'autorisation.

Décision : L'Office a rejeté les demandes.

Considérant que la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987) a établi de nouveaux critères concernant la délivrance de licences autorisant l'exploitation de services intérieurs par aéronefs à voilure fixe à l'intérieur, à destination ou en provenance de la zone désignée, et les services concurrençant celui offert par les transporteurs en cause depuis l'entrée en vigueur de cette loi, l'Office a déterminé qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de permettre à un transporteur de confier par contrat à un autre transporteur l'exploitation d'un service aux termes d'une licence sur une base régulière. L'Office a estimé qu'un transporteur désirant exploiter un service particulier devrait faire une demande de son propre chef, conformément au par. 72(2) de la LNT 1987.

Applications by Québecair - Air Québec Inc. carrying on business under the firm name and style of Inter-Canadi*n and Alexandair Inc. for extension of the authority to contract to Alexandair Inc. the service under Licence No. 880013 for a period of one year.

INDEXED AS: QUÉBECAIR - AIR QUÉBEC INC. (RE)

Members: James D. Mutch and Edmund J. O'Brien
Decision No.: 451-A-1988
Date of Decision: November 24, 1988
File Nos.: M4205-Q9-2 and M4205-A271-4
Docket No.: 88549

Air transportation - Domestic service - Service agreement - Public interest - Subcontract of licence authorities - Competition - Designated area - New criteria for licensing

On June 14, 1988, Inter-Canadi*n and Alexandair Inc. applied to the Agency for extension of an authority to contract to Alexandair Inc. a Class 2 Regular Specific Point domestic service. Both air carriers held licences with conditions permitting them to contract certain services for a period of one year with the onus on the carriers to apply for renewal of the said service should they propose to continue to operate under such an agreement.

Decision: The Agency denied the applications.

Considering the introduction in the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) of new criteria concerning the licensing of fixed wing domestic services between points to or from any point in the designated area, and the competitive services to those offered by the above carriers since the coming into force of the NTA, 1987, the Agency concluded that it would not be in the public interest to permit carriers to subcontract their licensed authorities to other carriers on a regular, on-going basis. The Agency was of the opinion that if a carrier wished to operate certain services, it should make application in its own right pursuant to subs. 72(2) of the NTA, 1987.

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Décision du CTA de la CCT n° 11220, datée du 29 décembre 1987

Décision de l'ONT, datée du 18 mars 1988 (Trans Côte Inc.)

Décision de l'ONT datée du 26 août 1988 (Lignes Aériennes Inter-Québec Inc.)

Décision de l'ONT n° 278-A-1988, datée du 24 août 1988 (Transfair Inc.)

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987 ch. 34, art. 72(2)

N.D.L.R.: Le sigle de la société Inter-Canadi*n (*) apparaît entre les lettres « i » et « n » du nom commercial.

DÉCISION

Québecair-Air Québec Inc., exerçant son activité sous le nom commercial d'Inter-Canadi*n (Inter-Canadi*n), et Alexandair Inc. ont demandé à l'Office national des transports (Office) l'autorisation énoncée dans l'intitulé.

Aux termes de la licence n° 880013, Inter-Canadi*n est autorisé à exploiter un service intérieur régulier entre points déterminés de classe 2 par aéronef à voilure fixe des groupes B, C, D et E, afin de desservir Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Baie-Johan-Beetz, Natashquan, Kégashka, Gethsémani, Harrington Harbour/Chevery, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin, Blanc-Sablon et Port-Menier, au Québec.

La condition n° 2 de la licence se lit comme suit :

« Le licencié est par la présente autorisé à confier par contrat à Propair Inc. l'exploitation d'un service aérien commercial de classe 2 (régulier entre points déterminés), à savoir Chevery/Harrington Harbour, Baie-Johan-Beetz, Kégashka, La Tabatière, Gethsémani, Tête-à-la-Baleine, Natashquan, Saint-Augustin et Havre-Saint-Pierre, au Québec, aux termes des permis n^os A.T.C. 2764/77(C) et A.T.C. 2756/77(C) de Propair Inc. Ladite autorisation est valable pour une période d'un an se terminant le 15 décembre 1988, et il

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

CTC-ATC Decision No. 11220, dated December 29, 1987

NTA Decision dated March 18, 1988 (Trans Côte Inc.)

NTA Decision dated August 26, 1988 (Lignes Aériennes Inter-Québec Inc.)

NTA Decision No. 278-A-1988, dated August 24, 1988 (Transfair Inc.)

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, s. 72(2)

Editor's Note: The Company's Inter-Canadi*n symbol (*) appears between the "i" and the "n" in the trade name.

DECISION

Québecair - Air Québec Inc. carrying on business under the firm name and style of Inter-Canadi*n (Inter-Canadi*n) and Alexandair Inc. have applied to the National Transportation Agency (Agency) for the authority set out in the title.

Under Licence No. 880013, Inter-Canadi*n is authorized to operate a Class 2 Regular Specific Point domestic service using fixed wing aircraft in Groups B, C, D and E serving the points Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Baie-Johan-Beetz, Natashquan, Kégashka, Gethsémani, Harrington Harbour/Chevery, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin, Blanc-Sablon and Port Menier, Québec.

Condition No. 2 of the licence states that:

"The Licensee is hereby authorized to contract to Propair Inc. the operation of a Class 2 Regular Specific Point commercial air service between the points Chevery/Harrington-Harbour, Baie-Johan Beetz, Kégashka, La Tabatière, Gethsémani, Tête-à-la-Baleine, Natashquan, Saint-Augustin and Havre-Saint-Pierre, Québec pursuant to Propair Inc.'s Licence Nos. A.T.C. 2764/77(C) and A.T.C. 2756/77(C), respectively. The said service is for a period of one year ending December 15, 1988 with the onus on the carriers to

incombera aux transporteurs en cause, s'ils prévoient prolonger ladite entente, de demander le renouvellement de ladite autorisation, au moins six mois avant sa date d'expiration. »

Par la décision n° 11220 du 29 décembre 1987, le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports n'a pas rejeté le transfert des services intérieurs prévus aux termes des licences n^{os} A.T.C. 2764/77(C) et A.T.C. 2756/77(C), entre autres, de Propair Inc. à Alexandair Inc. De nouvelles licences, portant les n^{os} 880410 et 880241, ont depuis été délivrées à Alexandair Inc. en remplacement des licences n^{os} A.T.C. 2764/77(C) et A.T.C. 2756/77(C) respectivement.

Aux termes de la licence n° 880410, Alexandair Inc. est autorisée à exploiter un service intérieur de vols affrétés de classe 4 par aéronef à voilure fixe des groupes A, B et C, à partir d'une base située à Chevery/Harrington, au Québec. La condition n° 2 de la licence se lit comme suit :

« Le licencié est autorisé à exploiter, en vertu de l'entente de service conclue avec Québecair - Air Québec Inc. exerçant son activité sous le nom commercial d'Inter-Canadi*n, un service intérieur régulier entre points déterminés de classe 2, soit les points Chevery/Harrington Harbour, Baie-Johan-Beetz, Kégashka, La Tabatière, Gethsémani, Tête-à-la-Baleine, Natashquan et Saint-Augustin, au Québec, au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A, B et C. Ladite autorisation est valable pour une période d'un an se terminant le 15 décembre 1988, et il incombera aux transporteurs en cause, s'ils prévoient prolonger ladite entente, de demander le renouvellement de ladite autorisation au moins six mois avant sa date d'expiration. »

Aux termes de la licence n° 880241, Alexandair Inc. est autorisé à exploiter un service intérieur de vols affrétés de classe 4 par aéronefs à voilure fixe des groupes A, B et C, à partir d'une base située à Havre-Saint-Pierre, au Québec. La condition n° 2 de la licence se lit comme suit :

« Le licencié est autorisé à exploiter, en vertu de l'entente de service conclue avec Québecair - Air Québec Inc., exerçant son activité sous le nom commercial d'Inter-Canadi*n, un service aérien commercial de classe 2 (régulier entre points déterminés), soit les points Havre-Saint-Pierre, Baie-

apply for renewal of the said service six months prior to the end of the period should they propose to continue to operate under such an agreement."

By Decision No. 11220 dated December 29, 1987, the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission did not disallow the transfer of domestic services authorized under, inter alia, Licence Nos. A.T.C. 2764/77(C) and A.T.C. 2756/77(C) from Propair Inc. to Alexandair Inc. New documents of licences, bearing Licence Nos. 880410 and 880241 have since been issued in the name of Alexandair Inc. as replacements to Licence Nos. A.T.C. 2764/77(C) and A.T.C. 2756/77(C), respectively.

Under Licence No. 880410, Alexandair Inc. is authorized to operate a Class 4 Charter domestic service using fixed wing aircraft in Groups A, B and C, from a base at Chevery/Harrington, Québec. Condition No. 2 of the licence states that:

"The Licensee is hereby authorized to operate, under a service agreement with Québécair-Air Québec Inc. carrying on business under the firm name and style of Inter-Canadi*n, a Class 2 Regular Specific Point domestic service between the points Chevery/Harrington-Harbour, Baie-Johan-Beetz, Kégashka, La Tabatière, Gethsémani, Tête-à-la-Baleine, Natashquan and Saint-Augustin, Québec, using fixed wing aircraft in Groups A, B and C. The said service is for a period of one year ending December 15, 1988, with the onus on the carriers to apply for renewal of the said service six months prior to the end of the period should they propose to continue to operate under such an agreement."

Under Licence No. 880241, Alexandair Inc. is authorized to operate a Class 4 Charter domestic service using fixed wing aircraft in Groups A, B and C, from a base at Havre-Saint-Pierre, Québec. Condition No. 2 of the licence states:

"The Licensee is hereby authorized to operate, under a service agreement with Québecair - Air Québec Inc. carrying on business under the firm name and style of Inter-Canadi*n, a Class 2 Regular Specific Point commercial air service between the points Havre-Saint-Pierre, Baie-Johan-Beetz, Kégashka, La Tabatière,

Johan-Beetz, Kégashka, La Tabatière, Gethsémani, Tête-à-la-Baleine, Natashquan et Saint-Augustin, au Québec, au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A et B. Ladite autorisation est valable pour une période d'un an se terminant le 15 décembre 1988, et il incombera aux transporteurs en cause, s'ils prévoient prolonger ladite entente, de demander le renouvellement de ladite autorisation au moins six mois avant sa date d'expiration. »

Par lettres séparées du 14 juin 1988, Inter-Canadi*n et Alexandair Inc. ont avisé l'Office qu'ils avaient conclu une entente en vue de prolonger la date d'échéance du contrat, et ce, pour un an, selon les conditions énoncées dans le contrat initial et ont demandé que l'autorisation prévue dans les licences précitées soit prolongée d'un an.

L'Office a étudié l'affaire et a déterminé qu'il n'est pas dans l'intérêt public de permettre à un transporteur de confier en sous-traitance à un autre transporteur l'exploitation d'un service aux termes d'une licence sur une base régulière. L'Office estime qu'un transporteur désirant exploiter un service particulier devrait faire une demande de son propre chef.

Il est à noter également que le 18 mars 1988, Trans Côte Inc. se voyait délivrer une licence en vue d'exploiter un service intérieur entre points déterminés de classe 3 par aéronef à voilure fixe des groupes A et B, afin de desservir, entre autres, plusieurs des points présentement desservis par Alexandair Inc. en vertu d'une entente conclue avec Inter-Canadi*n, soit Chevery/Harrington, Kégashka, La Tabatière, Tête-à-la-Baleine, Natashquan, Saint-Augustin et Havre-Saint-Pierre, au Québec. Le 26 août 1988, Lignes Aériennes Inter-Québec Inc., exerçant son activité sous le nom d'Inter-Canadi*n, se voyait délivrer une licence en vue d'exploiter un service intérieur régulier entre points déterminés de classe 2 par aéronef à voilure fixe des groupes B, C et E, afin de desservir, entre autres, tous les points présentement exploités par Alexandair Inc. en vertu d'une entente conclue avec Inter-Canadi*n. De plus, par la décision n° 278 A-1988 du 24 août 1988, la demande de Transfair Inc., en vue d'exploiter un service intérieur entre points déterminés de classe 3, afin de desservir, entre autres, les points Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Kégashka et Chevery, au Québec, a été agréée.

Gethsémani, Tête-à-la-Baleine, Natashquan and Saint-Augustin, Québec, using fixed wing aircraft in Groups A and B. The said service is for a period of one year ending December 15, 1988, with the onus on the carriers to apply for renewal of the said service six months prior to the end of the period should they propose to continue to operate under such an agreement."

By separate letters dated June 14, 1988, Inter-Canadi*n and Alexandair Inc. informed the Agency that they had reached an agreement to extend the contract for a period of one year with the same terms and conditions of the original contract, and they requested that the authorities set out in the conditions of above-noted licences be extended for one year.

The Agency has considered the matter and has concluded that it is not in the public interest to permit carriers to subcontract their licensed authorities to other carriers on a regular, on-going basis. The Agency is of the opinion that if a carrier wishes to operate certain services, it should seek the appropriate authorities in its own right.

It is noted as well that on March 18, 1988, Trans Côte Inc. was issued a licence to operate a Class 3 Specific Point domestic service, using fixed wing aircraft in Groups A and B, serving, as well as other points, many of the same points currently operated by Alexandair Inc. under contract to Inter-Canadi*n, namely: Chevery/Harrington, Kégaska, La Tabatière, Tête-à-la-Baleine, Natashquan, Saint-Augustin and Havre-Saint-Pierre, Québec. On August 26, 1988, Lignes Aériennes Inter-Quebec Inc. carrying on business as Inter-Canadi*n was issued a Class 2 Regular Specific point domestic service, using fixed wing aircraft in Groups B, C and E, serving, as well as other points, all of the same points currently operated by Alexandair Inc. under contract to Inter-Canadi*n. Moreover, by Decision No. 278-A-1988 dated August 24, 1988, Transfair Inc.'s application to operate a Class 3 Specific Point domestic service, using fixed wing aircraft in Groups C, D and E, serving, in addition to other points, the points Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Kégaska and Chevery, Québec was approved.

Par conséquent, en raison de la politique de l'Office concernant la sous-traitance de services aux termes de licences et des services qui feront concurrence au service exploité par Alexandair Inc. pour le compte d'Inter-Canadi*n, services qui ont récemment été accordés par l'Office à la suite de demandes déposées, conformément au paragraphe 72(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34, l'Office estime qu'il n'est pas dans l'intérêt public de prolonger l'autorisation prévue dans la condition n° 2 aux termes des licences nos 880013, 880410 et 880241. Par conséquent, les demandes présentées par Québécair - Air Québec Inc., exerçant son activité sous le nom commercial d'Inter-Canadi*n, et Alexandair Inc. en vue de prolonger pour un an l'autorisation de confier par contrat à Alexandair Inc. l'exploitation du service aux termes de la licence n° 880013 sont par les présentes rejetées.

L'Office signale que la *Loi nationale de 1987 sur les transports* a établi de nouveaux critères concernant la délivrance de licences autorisant l'exploitation de services intérieurs par aéronef à voilure fixe à l'intérieur, à destination ou en provenance de la zone désignée. Alexandair Inc. peut, de son propre chef, faire une demande conformément au paragraphe 72(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* pour exploiter un service intérieur régulier, entre points déterminés, de classe 2 afin de desservir Chevery/Harrington Harbour, Baie-Johan-Beetz, Kégashka, La Tabatière, Gethsémani, Tête-à-la-Baleine, Natashquan, Saint-Augustin et Havre-Saint-Pierre, au Québec.

À compter du 16 décembre 1988, les licences nos 880013, 880410 et 880241 seront modifiées par la suppression de la condition n° 2, et de nouvelles licences seront délivrées à Québecair - Air Québec Inc., exerçant son activité sous le nom commercial d'Inter-Canadi*n, et Alexandair Inc.

Therefore, in view of the determination by the Agency concerning the on-going subcontracting of licensed authorities and in light of the competitive services to those offered by Alexandair Inc. on behalf of Québecair-Air Québec Inc. carrying on business under the firm name and style of Inter-Canadi*n which have recently been authorized by the Agency as a result of applications made pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34, the Agency is of the opinion that it is not in the public interest to extend the authority contained in Condition No. 2 under Licence Nos. 880013, 880410 and 880241. Accordingly, the applications by Québecair - Air Québec Inc. carrying on business under the firm name and style of Inter-Canadi*n and Alexandair Inc. for extension of the authority to contract to Alexandair Inc. the service under Licence No. 880013 for a period of one year are hereby denied.

The Agency wishes to point out that the *National Transportation Act, 1987* has introduced new criteria concerning the licensing of fixed wing domestic services between points to or from any point in the designated area. Alexandair Inc. may in its own right make application pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987* to operate a Class 2 Regular Specific Point domestic service serving Chevery/Harrington-Harbour, Baie-Johan-Beetz, Kégaska, La Tabatière, Gethsémani, Tête-à-la-Baleine, Natashquan, Saint-Augustin and Havre-Saint-Pierre, Québec.

Effective December 16, 1988, Licence Nos. 880013, 880410 and 880241 will be amended by deleting Condition No. 2, and new documents of licence will be issued to Québecair-Air Québec Inc. carrying on business under the firm name and style of Inter-Canadi*n and Alexandair Inc.

Conseil du hameau de Coral Harbour

Plainte concernant les services aériens fournis par Calm Air à la collectivité - M. Jackie Nakoolak

Date de la lettre-décision : le 29 septembre 1988

Transport aérien - Niveau de service - Zone désignée - Niveau des prix - Facteurs clés - Plainte - Rendement de la compagnie - Vols tout-cargo - Services à bord - Collectivité éloignée - Tourisme

À la suite d'un sondage révélant une insatisfaction à l'égard des services aériens fournis par la Calm Air à la collectivité de Coral Harbour, l'Office a analysé les préoccupations les plus fréquentes à l'origine de la plainte et les moyens d'améliorer la situation.

Réponse : L'Office a analysé les services aériens fournis par la Calm Air, particulièrement le niveau des prix, les vols tout-cargo, les services à bord, l'inobservation de l'indicateur, les horaires des vols ainsi que le tourisme. L'enquête de l'Office a révélé que, bien qu'ils soient valables, certains reproches exprimés par la collectivité de Coral Harbour ne découlaient pas, en général, de situations que le transporteur pouvaient contrôler, mais plutôt des conditions du milieu d'exploitation. Le transporteur a reconnu que certaines améliorations s'imposaient et a pris les mesures nécessaires pour les concrétiser. Il fut donc inutile que l'Office intervienne.

Lois, règlements et règles cités

Règlements sur les transports aériens, DORS/88-58

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 59, 80(2)

N.D.L.R. : Aucune disposition législative n'obligait l'Office à prendre une décision dans cette affaire. Toutefois, vue l'importance de la question pour les élus municipaux de Coral Harbour, il a semblé pertinent que l'analyse du personnel constitue la réponse de l'Office.

LETTRE-DÉCISION

La présente fait suite à la lettre du 31 mars 1988 adressée par M. P. Berlinguette en réponse à votre lettre du 16 février 1988, où vous vous rangez de l'avis de votre prédécesseur et de la population de Coral Harbour en ce qui concerne les services offerts par Calm Air à votre collectivité.

Hamlet Council of Coral Harbour

Complaint concerning the air services provided to the community by Calm Air - M. Jackie Nakoolak

Date of Letter-decision: September 29, 1988

Air transportation - Level of service - Designated area - Level of fares - Key factors - Complaint - Level of return of company - Freight only flight - In-flight services - Remote community - Tourism

Following a population survey expressing dissatisfaction with the air services provided by Calm Air to the Coral Harbour community, the Agency conducted an investigation of the most common concern expressed in the complaint and how the situation might be improved.

Response: The Agency analysed the air service provided by Calm Air, in particular its level of fares, freight services, in-flight services, schedule irregularities, the scheduling of flights and the matter of tourism. The Agency investigation revealed that, although valid, some of the concerns expressed by the Coral Harbour community were generally not brought on by situations within the carrier's control but by conditions resulting from the operating environment. The carrier recognized that certain improvements were required and has taken the necessary steps to achieve them. It was therefore unnecessary for the Agency to intervene.

Statutes, Regulations and Rules Cited

Air Transportation Regulations, SOR/88-58

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 59, 80(2)

Editor's Notes: No legislative provisions required the Agency to render a decision in this case. However, since the issue was a high profile one with the elected municipal officials of Coral Harbour, it was felt to be appropriate that the staff analysis be issued as an Agency reply.

LETTER-DECISION

This is further to Mr. P. Berlinguette's letter of March 31, 1988 in response to your letter of February 16, 1988 conveying your support of the views expressed by your predecessor and by the population of Coral Harbour with respect to the services operated by Calm Air in your community.

Comme vous le savez déjà, le transporteur a été prié de communiquer ses observations afin de permettre un examen complet de la question. Il les a communiquées à l'Office national des transports (Office) dans une lettre datée du 31 mars 1988, dont une copie vous a aussi été transmise.

À partir des renseignements versés au dossier et du mémoire détaillé du transporteur, l'Office a analysé les préoccupations les plus fréquentes des personnes sondées et des fonctionnaires du Conseil du hameau de Coral Harbour, à savoir les suivantes.

Niveau des prix

Le transporteur a fait savoir qu'il offrait aux résidents de Coral Harbour un large éventail de prix réduits, tant pour ses services locaux que pour ses correspondances, et qu'il fixait ses prix de base, désignés d'ordinaire sous le nom de tarifs de classe économique, selon le coût de la desserte de la région, et ce, afin d'obtenir le rendement nécessaire pour fournir des services sûrs et réguliers tout au cours de l'année.

L'Office a comparé les prix de base applicables à destination et en provenance de Coral Harbour avec ceux demandés sur d'autres marchés canadiens, tant à l'intérieur de la zone désignée (Nord canadien) qu'à destination et en provenance de cette dernière. L'analyse a révélé qu'il y a une assez grande variation du coût par mille lors des déplacements effectués dans les limites, à destination et en provenance de la zone désignée, mais que les écarts s'expliquent d'ordinaire par les conditions du marché, telles que la densité de population, les déplacements des passagers et des marchandises, la distance entre les points desservis, le niveau d'activité économique et le genre d'aéronef utilisé. Ces éléments sont des facteurs clés dans le calcul des tarifs aériens.

Il importe aussi de noter qu'en vertu du paragraphe 80(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), l'Office est autorisé à entendre les plaintes expresses concernant un prix de base excessive ou une augmentation excessive de ce dernier. S'il estime ce prix ou cette augmentation excessif, l'Office peut ordonner au

As previously mentioned, the carrier was requested to provide its comments in order to allow a complete review of the matter. By letter dated March 31, 1988, Calm Air's comments were forwarded to the National Transportation Agency (Agency), copy of which was also transmitted to you.

From information on file with the Agency and the carrier's detailed submission, an analysis was conducted of the most common concerns expressed in the survey and by officials of the Hamlet Council of Coral Harbour, as set forth hereunder.

Level of Fares

The carrier has advised that it offers the residents of Coral Harbour a wide range of discount fares, both for local and connecting services, and that its basic fares (normally referred to as the economy fares) are set consistently with the cost of providing services in the area in order to achieve the level of return needed to ensure safe and regular services on a year-round basis.

The Agency has compared the applicable basic fares to/from Coral Harbour with basic fares charged in other Canadian markets, both within the designated area (northern Canada) and to/from the designated area. The analysis revealed that there is quite a fluctuation in the cost per mile when travelling within, to and from the designated area, but that these discrepancies are usually explained by prevailing market conditions such as density of population, movement of traffic and goods, distance between points served, level of economic activity, and the type of aircraft utilized to operate the service. These elements are key factors in determining the level of air fares.

It is also important to note that, pursuant to subsection 80(2) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987), the Agency is empowered to hear a specific complaint alleging an unreasonable basic fare level or an unreasonable basic fare increase. If the level of, or an increase in, the basic fare is found unreasonable, the Agency can order

transporteur de réduire ce prix ou cette augmentation et de procéder, si possible, à des remboursements.

Vols tout-cargo

Calm Air a déclaré qu'afin de maintenir la fréquence de service et l'exploitation d'aéronefs de la grosseur actuelle, il devait transporter à la fois des passagers et des marchandises à bord de ses vols, point que l'Office n'est pas en mesure de contester.

À noter aussi que l'article 59 de la LNT 1987 permet à l'Office d'entendre la plainte d'une personne ou d'un organisme ayant des motifs de croire qu'un prix fixé par un transporteur ou qu'un acte ou une omission de celui-ci risque de porter préjudice à l'intérêt public en matière de transport de marchandises. De plus, la Loi précitée attribue à l'Office le pouvoir d'offrir ses services de médiateur et d'arbitre aux expéditeurs et aux transporteurs aériens pour les aider à régler des différends sur les tarifs de transport aérien intérieur de marchandises.

Services à bord

L'Office constate que Calm Air a déclaré qu'il était en train de recruter aussi bien des agents de cabine que des agents d'aérogare parlant l'inuktitut afin d'améliorer le service offert à bord de ses aéronefs. À noter aussi que le transporteur a expliqué pourquoi il était incapable de fournir un service de repas en vol et a indiqué qu'il étudiait la situation afin de l'améliorer.

Bien que les questions relatives au recrutement de personnel et à la qualité et à la fréquence des repas soient une facette de la politique des services à la clientèle, qui relève directement de la compétence de la direction de la compagnie aérienne, l'Office est heureux de constater que le transporteur prend des mesures pour améliorer la qualité du service actuelle.

Inobservation de l'indicateur

Calm Air a indiqué dans son mémoire qu'elle retardait effectivement des vols de passagers, mais pour des raisons qui étaient indépendantes de sa volonté et qui résultaient du cadre d'exploitation (ex. : les conditions météorologiques défavorables,

the carrier to reduce it and provide refunds, if practicable.

Freight Only Flights

Calm Air has stated that in order to maintain the frequency of service and the current size of aircraft, it must combine passengers and cargo on its flights, a point the Agency is unable to dispute.

It should also be noted that section 59 of the NTA, 1987 provides that the Agency may hear a complaint from a person or organization who has reason to believe that the effect of any rate established by a carrier or that any act or omission of the carrier may prejudicially affect the public interest with respect to the carriage of goods. Moreover, the NTA, 1987 empowers the Agency to offer services to shippers and air carriers to assist in the resolution of domestic air cargo rate disputes. These services include mediation and final offer arbitration.

In-Flight Services

The Agency notes that Calm Air has stated that it was in the process of recruiting both Inuktituk-speaking cabin attendants and station agents in order to improve the level of service on board the aircraft. It is also noted that the carrier has explained why it is unable to provide in-flight meal service and that it is reviewing the situation in order to improve it.

Although matters pertaining to employee recruitment and to the quality and frequency of meals are an aspect of customer service policy directly under the purview of the airline's management, the Agency is pleased to note that the carrier is taking steps to improve the current level of service.

Schedule Irregularities

Calm Air stated in its submission that it does subject its passengers to flight delays but for reasons beyond its control and which are the result of the operating environment (e.g., adverse weather conditions, movement of connecting passengers and

les déplacements de passagers en correspondance et les problèmes exceptionnels de manutention de marchandises potentiellement vitales).

Calm Air est autorisée à exploiter un service aérien commercial de classe 2 pour desservir les points Churchill, au Manitoba, et Rankin Inlet, Coral Harbour, Eskimo Point et Baker Lake, dans les Territoires du Nord-Ouest, et un service aérien commercial de classe 3 pour desservir les points Rankin Inlet, Chesterfield Inlet, Whale Cove, Eskimo Point, Repulse Bay, Baker Lake, Coral Harbour et Cullaton Lake, dans les Territoires du Nord-Ouest, ainsi que Churchill, Lynn Lake et Thompson, au Manitoba.

Le *Règlement sur les transports aériens*, promulgué par l'Office, oblige le transporteur aérien détenant une licence de classe 2 à exercer son activité conformément à son indicateur. Le transporteur est toutefois soustrait à cette obligation et autorisé à retarder des vols à cause des conditions météorologiques, de situations compromettant la sécurité ou de situations d'exploitation inhabituelles. En conséquence, Calm Air n'enfreint pas ce règlement lorsqu'elle retarde des vols pour les raisons indiquées dans son mémoire. De plus, l'obligation réglementaire ne s'applique pas aux vols effectués aux termes de la licence de classe 3 de Calm Air, puisque le détenteur d'une telle licence n'exploite pas son service selon un indicateur ou un tableau de service à horaire régulier, mais suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation.

Horaires des vols

Calm Air soutient qu'elle fournit un service suffisant à la région, d'après les cœfficients d'occupation moyens, et que les horaires actuels tiennent compte des passagers qui pourraient avoir à prendre une correspondance. Le transporteur a toutefois fait savoir qu'il essaierait d'assurer d'autres correspondances et d'améliorer l'horaire des correspondances pour desservir Coral Harbour à de meilleures heures.

Étant donné les caractéristiques particulières de la desserte aérienne d'une petite collectivité éloignée, il semblerait que les horaires actuels des vols soient appropriés, même s'ils ne répondent pas aux besoins de tous les résidents. De plus, l'Office laisse aux compagnies aériennes l'initiative d'établir

unusual handling problems of potentially vitally important freight).

Calm Air is authorized to operate a Class 2 commercial air service to serve the points Churchill, Manitoba; Rankin Inlet, Coral Harbour, Eskimo Point and Baker Lake, N.W.T., and a Class 3 commercial air service to serve the points Rankin Inlet, Chesterfield Inlet, Whale Cove, Eskimo Point, Repulse Bay, Baker Lake, Coral Harbour and Cullaton Lake, N.W.T.; and Churchill, Lynn Lake and Thompson, Manitoba.

The *Air Transportation Regulations* promulgated by the Agency require an air carrier licensed to operate a Class 2 service to operate in accordance with its service schedule. However, the carrier is relieved of such requirements and permitted to delay flights, when adverse weather, conditions affecting safety or abnormal operating conditions prevail. As such, Calm Air is not contravening the Regulations when it delays flights for the reasons stated in its submission. Moreover, the regulatory requirement does not apply to flights operated under Calm Air's Class 3 licence since the holder of a Class 3 licence does not operate its service in accordance with a schedule or service pattern but in accordance with traffic requirements and operating conditions.

Scheduling of flights

Calm Air contends that, based on average load factors, it is providing sufficient service to the area and that the current scheduled times are set for those passengers who may have connecting flights. The carrier has however advised that it will attempt to achieve alternate connections and to strive for better connecting schedules that will improve the times of service to Coral Harbour.

Given the particular characteristics which prevail in providing air transportation service to a small remote community, it would appear that the current schedules of flights, while they may not meet all of the residents' needs, seem appropriate. Moreover, the Agency leaves the initiative to airlines to

leurs horaires puisqu'elles sont mieux placées pour répondre à la demande de transport d'après la disponibilité de leurs ressources, telles que leur personnel et le nombre de leurs aéronefs.

Tourisme

L'Office n'a pas compétence en cette matière, mais nous constatons que le transporteur a décrit les efforts qu'il a faits pour favoriser le tourisme à Coral Harbour et au Keewatin.

D'après les renseignements que nous détenons, il semblerait que le transporteur prenne les mesures nécessaires pour améliorer les points qui vous préoccupent et qui ne dépendent que de lui. De plus, l'Office constate que Calm Air a créé un nouveau poste de gestion occupé par une personne qui connaît bien les activités du Keewatin, et que cette dernière a déjà pris des mesures pour améliorer la qualité des services aériens à tous égards. D'après les mesures prises à ce jour par le transporteur, l'Office est d'avis que Calm Air a pris les mesures qui s'imposaient pour résoudre ses problèmes de manière satisfaisante. Il envisage donc de ne prendre aucune autre mesure pour le moment.

determine their own schedules since carriers are in a better position to respond to traffic demands based on the availability of their resources such as personnel and the number of aircraft.

Tourism

Although the Agency has no jurisdiction over this question, we note that the carrier has described its efforts with respect to promoting tourism in Coral Harbour and the Keewatin.

From the information at hand, it would appear that the carrier is taking the necessary action to improve the areas of concern over which it has control. Moreover, the Agency notes that Calm Air has created a new management position staffed by an individual familiar with the operations of the Keewatin and that this person has already taken steps to improve all aspects of the level of air services. Based on the carrier's actions so far, the Agency is of the opinion that Calm Air has taken appropriate action in order to satisfactorily resolve its problems. Consequently, the Agency is not considering any further action at this time.

Demande présentée par Air 2000 Airlines Limited en vue d'obtenir une licence pour l'exploitation d'un service international à la demande (affrètement) de classe 9-4 par aéronef à voilure fixe du groupe G, à partir d'une base située à Toronto, en Ontario.

RÉPERTORIÉ : AIR 2000 AIRLINES LTD. - DÉCISION (RE)

Membres : Edmund J. O'Brien et Edward Weinberg
Décision nº : 230-A-1988
Date de la décision : le 12 août 1988
Dossier nº : 2-A1142-1
Rôle nº : 88209
Renvoi : Air 2000 Airlines Ltd. - Lettre-décision, [1988] R.O.N.T. 86

Transport aérien - Service international à la demande - Intervention - Statut de canadien - Intérêt public - Processus en deux étapes - Audience publique - Exigences d'entrée sur le marché - Renseignements confidentiels - Fardeau de la preuve

Air 2000 a présenté auprès de l'Office, conformément au par. 94(1) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, (LNT 1987), une demande en vue d'obtenir une licence d'exploitation d'un service international à la demande (affrètement).

Les interventions contraires à l'agrément de la demande ont formulé diverses informations à l'effet, entre autres, qu'Air 2000 serait un transporteur aérien non canadien, qu'en vertu de l'intérêt public, la capacité actuelle sur le marché de ces services était suffisante et que le marché sera saturé lorsque tous les demandeurs qui ont obtenu des autorisations similaires par l'Office commenceront leurs activités.

Décision : L'Office a agréé la demande d'Air 2000, à la condition que soient respectées les exigences précisées aux als. 94(1)*a)* à 94(1)*c)* de la LNT 1987.

L'Office a affirmé que la détermination du statut de Canadien, au sens de l'art. 67 de la LNT 1987, est distincte du critère de l'intérêt public tel que décrit à l'art. 94 de la LNT 1987. Ce critère est établi après la détermination, dans un délai de 120 jours après la réception d'une demande. Selon l'Office, ce processus est jugé raisonnable étant donné le laps de temps nécessaire au demandeur afin de fournir la preuve de sa qualité de Canadien.

Application by Air 2000 Airlines Limited for a licence to operate a Class 9-4 Charter non-scheduled international service using fixed wing aircraft in Group G, from a base at Toronto, Ontario.

INDEXED AS: AIR 2000 AIRLINES LTD. - DECISION (RE)

Members: Edmund J. O'Brien and Edward Weinberg
Decision No.: 230-A-1988
Date of decision: August 12, 1988
File No.: 2-A1142-1
Docket No.: 88209
Cross-reference: Air 2000 Airlines Ltd. - Letter-decision, [1988] N.T.A.R. 86

Air transportation - Non-scheduled international service - Intervention - Canadian status - Public interest - Two stage procedure - Public hearing - Market entry requirements - Confidential information - Onus

Air 2000 applied to the Agency pursuant to subs. 94(1) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) for a licence to operate a charter non-scheduled international service.

Interventions were received which opposed the granting of the application and made comments such as: Air 2000 was a non-Canadian air carrier; on the issue of public interest, there was sufficient capacity to adequately serve the international charter market; and that the market would be saturated when all applicants which had received favourable Agency decisions to operate such services commenced operations.

Decision: The Agency approved the application of Air 2000 subject to compliance with requirements specified in paras. 94(1)*(a)* to 94(1)*(c)* of the NTA, 1987.

The Agency stated that the issue of determining Canadian status as defined in s. 67 of the NTA, 1987 is distinct from, and determined subsequent to, a finding of public interest under s. 94 of the NTA, 1987. A decision in respect of the public interest should be rendered not later than 120 days after the Agency received the application. According to the Agency, this two-stage process was deemed to be reasonable given the amount of time needed by the applicant to prove its Canadian status.

À l'égard de la question de l'intérêt public, l'Office a affirmé qu'il existait un besoin pour le service proposé à la suite du dépôt des lettres d'appui, et qu'il était peu probable que ce service aura des répercussions néfastes et notables sur la prestation de services similaires. À l'égard de l'éventuelle saturation du marché, l'Office a soutenu l'opinion du demandeur, soit que l'expérience passée démontrait que rien ne garantissait l'exploitation de tous ces services. De plus, l'Office était d'avis que l'arrivée d'un nouveau Boeing 757 sur le marché, bénéfique autant pour les passagers que pour les voyagistes, augmentera le nombre de places disponibles, le type d'aéronefs et les conditions favorables à des réductions de prix.

Pour ces motifs, l'Office a estimé d'intérêt public de délivrer à Air 2000 une licence pour l'exploitation du service demandé, à la condition que le transporteur démontre et persuade l'Office qu'il respecte les exigences du par. 94(1) de la LNT 1987. Dès réception des renseignements confidentiels et du mémoire d'Air 2000, l'Office déterminera si le demandeur est Canadien au sens de l'art. 67 de la LNT 1987. Cette décision n'interdira aucunement la tenue d'une audience publique sur cette question. À défaut de satisfaire aux exigences précisées, l'Office a affirmé qu'il entamera une instance de justification pour établir les motifs selon lesquels sa décision ne devrait pas être annulée.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 67, 94, 94(1), 94(1)*a)* à 94(1)*c)*

Règlement sur les transports aériens, DORS/88-58

DÉCISION

Air 2000 Airlines Limited (le demandeur ou Air 2000) a demandé à l'Office national des transports (Office) une licence pour l'exploitation du service énoncé dans l'intitulé. La demande a été reçue le 14 avril 1988.

Avis de la demande a été publié les 10, 11 et 13 mai 1988 dans les journaux des régions visées et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. Des interventions contraires à l'agrément de la demande ont été déposées auprès de l'Office par Les Lignes aériennes Canadien international Ltée, exerçant son activité sous le nom commercial de Les Lignes aériennes Canadien

With respect to the issue of public interest, the Agency stated that there was a need for the proposed service as noted by the letters of support submitted, and it was unlikely that the proposed service would have a significant detrimental impact on the provision of similar services. With respect to the issue of the market being saturated, the Agency concurred with the applicant's opinion that there was no assurance that all of these services would commence operations. Moreover, the Agency was of the view that the introduction of new Boeing 757 aircraft to the market should benefit the travelling public and tour operators by increasing available capacity, increasing the range of aircraft types available and by encouraging low fares.

For these reasons, the Agency found that it was in the public interest to issue a licence to Air 2000 to operate the service providing that the carrier established to the satisfaction of the Agency that it had complied with the requirements specified in subs. 94(1) of the NTA, 1987. Once in receipt of all the information, including the applicant's submission, the Agency would determine if the applicant was Canadian as defined in s. 67 of the NTA, 1987. This decision would be taken without prejudice to the possibility that a public hearing be held. Further, the Agency stated that failure to satisfy the specified requirements would result in the commencement of show cause proceedings as to why its decision should not be rescinded.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 67, 94, 94(1), 94(1)*(a)* to 94(1)*(c)*

Air Transportation Regulations, SOR/88-58

DECISION

Air 2000 Airlines Limited (the applicant or Air 2000) has applied to the National Transportation Agency (Agency) for a licence to operate the service set out in the title. The application was received on April 14, 1988.

Notice of the application was published on May 10, 11 and 13, 1988 in the newspapers of the areas concerned and copies of the notice were sent to selected air carriers and to others believed to be interested. Interventions opposing the granting of the application were filed with the Agency by Canadian Airlines International Ltd. carrying on business under the firm name and style of either

international ou Canadi*n, Jetall Holdings Corporation, Nolisair International Inc., exerçant son activité sous le nom commercial de Nationair, Soundair Corporation, exerçant son activité sous le nom commercial de Soundair, et Worldways Canada Ltd. (Worldways). Le demandeur a répliqué aux interventions. Deux lettres d'appui accompagnaient la demande. De plus, le demandeur a annexé huit lettres d'appui à sa réplique à l'intervention de Worldways.

Canadian Airlines International or Canadi*n, Jetall Holdings Corporation, Nolisair International Inc. carrying on business under the firm name and style of Nationair, Soundair Corporation carrying on business under the firm name and style of Soundair and Worldways Canada Ltd. (Worldways). The applicant replied to the interventions. Two letters of support were submitted with the application. In addition, the applicant submitted eight letters of support with its reply to the intervention of Worldways.

Toutes les plaidoiries font partie du dossier public et peuvent être consultées dans les bureaux de l'Office par quiconque le désire. Des copies peuvent aussi être envoyées à ceux qui en font la demande au secrétaire de l'Office.

The pleadings form part of the public files and may be consulted in the Agency's offices by anyone who so desires. In addition, copies will be provided by the Secretary of the Agency on request.

L'Office a étudié la demande, les documents à l'appui de celle-ci et les interventions précitées.

The Agency has considered the application, the material in support thereof and the interventions referred to.

Tous les intervenants ont formulé des observations sur le fait qu'à leur avis, le demandeur serait un transporteur aérien non canadien. À ce propos, le demandeur interprète correctement l'article 94 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34 (LNT 1987). En effet, le fait que le demandeur d'une licence de service aérien international à la demande de classe 9-4 (affrètement) soit un Canadien, au sens de l'article 67 de la LNT 1987, est distinct de l'intérêt public et est établi après la détermination qu'un service proposé est d'intérêt public. Le paragraphe 94(2) de la même loi ajoute qu'une décision sur la question de l'intérêt public doit être prise au plus tard 120 jours après la réception de la demande par l'Office. Le paragraphe 94(1) traite de la délivrance d'une licence dans l'intérêt public, sous réserve du respect de certaines exigences précises de la Loi, dont l'obligation d'être Canadien. Ce processus en deux étapes est jugé raisonnable, étant donné qu'on ne peut s'attendre à ce qu'un demandeur fournisse la preuve qu'il est Canadien, ce qui peut nécessiter le dépôt d'engagements relatifs à des accords visant les aéronefs et de renseignements définitifs sur les véritables actionnaires et investisseurs, à moins d'une décision favorable quant à l'intérêt public. Il convient donc de remarquer que l'Office décide uniquement s'il est dans l'intérêt public de délivrer au demandeur une licence de service aérien international à la demande de classe 9-4 (affrètement).

All of the interveners made comments relating to their view that the applicant would be a non-Canadian air carrier. In this regard, the applicant's interpretation of section 94 of the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34 (NTA, 1987), is correct. The issue of whether or not an applicant applying for a Class 9-4 Charter non-scheduled international licence is Canadian as defined in section 67 of the NTA, 1987, is distinct from, and determined subsequent to, a finding of public interest. Subsection 94(2) of the NTA, 1987 refers to the rendering of a decision in respect of the public interest not later than 120 days after the Agency receives the application. Subsection 94(1) refers to the issuance of a licence in the public interest provided specified legislative requirements are satisfied, including the requirement as applicable to be Canadian. This two staged process is deemed to be reasonable given that an applicant cannot be expected to prove that it is Canadian, which could require the submission of commitment to aircraft agreements and final information on actual shareholders and investors, until it has received a favourable public interest decision. It should be noted, therefore, that the Agency is only determining if it is in the public interest to issue a Class 9-4 Charter non-scheduled international service licence to the applicant.

À l'égard de la question de l'intérêt public, l'Office est d'avis que, nonobstant le fait que de nombreux intervenants opposés à la demande soutiennent que la capacité actuelle sur le marché de services internationaux à la demande (affrètement) est suffisante, le demandeur, qui affirme qu'il existe un besoin pour le service proposé, corrobore son affirmation par les lettres d'appui de voyagistes jointes à la demande. Ces lettres indiquent toutes deux un manque de nouveaux aéronefs du genre proposé. Le demandeur ne conteste pas l'allégation de Worldways, qui le dit associé aux deux voyagistes en cause, mais, dans sa réponse à ce transporteur, il fait valoir que le service proposé a l'appui de voyagistes et d'agents de voyage indépendants, et il joint des copies de lettres d'appui de huit d'entre eux. Considérant le manque de capacité indiqué, il est peu probable que le service proposé aura des répercussions néfastes et notables sur la prestation de services internationaux à la demande (affrètement) par d'autres licenciés.

With respect to the issue of public interest, the Agency is of the view that notwithstanding the indication by many of the opposing interveners that there is sufficient capacity to adequately serve the international charter market, the applicant's rebuttal that there is a need for the proposed service is given substantiation by the letters of support included with the application from tour operators, both of which indicate a shortage of new aircraft, such as are proposed. Although the applicant does not dispute Worldways' allegation that the applicant and the two tour operators are associated, it does submit, in its reply to Worldways, that the proposed service is supported by independent tour operators and travel agents and attaches copies of support letters from eight such entities. In view of the indicated shortage of capacity, it is unlikely that the proposed service would have a significant detrimental impact on the provision of international charter services by other licensees.

Soundair avance que le marché sera saturé lorsque tous les demandeurs qui ont obtenu l'autorisation d'exploiter des services internationaux à la demande (affrètement) commenceront leurs activités. L'Office constate que plusieurs demandeurs qui ont obtenu l'autorisation d'exploiter un service international à la demande (affrètement) de classe 9-4 n'ont pas entrepris ce service, et il admet que le demandeur a raison lorsqu'il avance, dans sa réponse à Soundair, que l'expérience passée démontre que rien ne garantit que tous ces services seront jamais exploités.

Soundair claims that the market will be saturated when all applicants which have received favourable Decisions to operate international charter services commence operations. The Agency observes that there are several applicants which have received favourable Decisions to operate Class 9-4 Charter non-scheduled international service which have not commenced operations and concurs with the applicant's response to Soundair that history has demonstrated that there is no assurance that all of these services will commence operations.

De plus, l'Office est d'avis que l'arrivée d'un nouveau Boeing 757 sur le marché de services internationaux à la demande (affrètement) devrait être avantageux pour les voyageurs et les voyagistes, car il s'ensuivra une augmentation des places disponibles, un choix plus étendu de types d'aéronefs et des conditions favorables à des prix réduits.

Moreover, the Agency is of the view that the introduction of new Boeing 757 aircraft to the international charter market should benefit the travelling public and tour operators by increasing available capacity, increasing the range of aircraft types available and by encouraging low fares.

À la lumière de ce qui précède et sous réserve du paragraphe 94(1) de la LNT 1987, l'Office estime d'intérêt public de délivrer à Air 2000 une licence pour l'exploitation d'un service international à la demande (affrètement) de classe 9-4 et, pour

In light of the foregoing and subject to subsection 94(1) of the NTA, 1987, the Agency finds it in the public interest to issue a licence to operate a Class 9-4 Charter non-scheduled international service to Air 2000 and, in accordance

tenir compte des intentions manifestées, de l'autoriser à utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe G.

Cette licence sera délivrée au demandeur uniquement si celui-ci démontre dans la seconde partie de sa demande, à la satisfaction de l'Office, qu'il respecte les exigences du paragraphe 94(1) de la LNT 1987.

Dans leurs interventions, Soundair et Worldways ont proposé à l'Office de tenir une audience publique sur la question de la propriété canadienne du demandeur. L'Office a bien pris note des préoccupations exprimées par les intervenants ainsi que des répliques du demandeur, et il enverra à celui-ci une lettre lui demandant tous les renseignements et tous les documents nécessaires en ce qui concerne les exigences d'entrée sur le marché précisées aux alinéas 94(1)*a)* à 94(1)*c)* de la LNT 1987. On portera une attention particulière à la situation de Canadien du demandeur, étant donné que celui-ci louera initialement ses aéronefs d'un transporteur aérien étranger et qu'il sera, en partie, la propriété de ce dernier. Le mémoire exigé du demandeur, qui forme la seconde partie de sa demande, contiendra un grand nombre de renseignements confidentiels, comme les états financiers et les accords de location et de sous-location d'aéronefs *pro forma* et réels, lesquels ne peuvent être divulgués au cours d'une audience publique. Ce mémoire devra convaincre l'Office que le demandeur est Canadien, et qu'il détient un document d'aviation canadien et une police d'assurance responsabilité réglementaire ou une preuve d'assurabilité. Si l'Office n'est pas persuadé que ces exigences sont respectées, la licence qui permettrait au demandeur d'entreprendre l'exploitation du service en cause ne sera pas délivrée. Étant donné l'étendue de l'information et des documents qui seront demandés, l'Office se propose de procéder à l'examen du dossier pour déterminer si le demandeur est Canadien au sens de l'article 67 de la LNT 1987. Cette décision n'interdit aucunement la tenue d'une audience publique sur cette question à une date ultérieure.

Il importe de rappeler qu'Air 2000 doit persuader l'Office qu'il satisfait aux exigences précisées aux alinéas 94(1)*a)* à 94(1)*c)* de la LNT 1987 pour obtenir une licence. Air 2000 doit également démontrer à l'Office qu'il est Canadien,

with indicated intentions, to authorize it to use fixed wing aircraft in Group G.

A licence to operate a Class 9-4 Charter non-scheduled international service will be issued to the applicant only if it establishes in the second part of its application to the satisfaction of the Agency that it meets the requirements set out in subsection 94(1) of the NTA, 1987.

Soundair and Worldways have suggested in their interventions that the Agency convene a public hearing to address the Canadian ownership issue. With respect to this matter, the Agency has carefully noted the concerns expressed by the interveners and the replies thereto and it will be issuing a letter to the applicant requesting comprehensive information and documentation relating to the market entry requirements specified in paragraphs 94(1)*(a)* to 94(1)*(c)* of the NTA, 1987. Special emphasis will be placed on the applicant's Canadian status given that it will initially lease aircraft from and be partially owned by a foreign air carrier. The applicant's required submission, which represents the second part of the application, will contain a substantial amount of confidential information such as actual and pro forma financial statements and aircraft lease and sublease agreement which cannot be released at a public hearing. The applicant's submission must establish to the satisfaction of the Agency that the applicant is Canadian, holds a Canadian aviation document and has prescribed liability insurance or proof of such insurability. If the Agency is not satisfied that these requirements are complied with, an Agency licence, which would allow the applicant to commence operations, will not issue. Given the comprehensive nature of the information and documentation that will be requested, the Agency will proceed with a file hearing to determine if the applicant is Canadian as defined in section 67 of the NTA, 1987. However, this decision has been taken without prejudice to the possibility that a public hearing may be held at a later date.

It should again be stressed that Air 2000 must satisfy the Agency that it complies with the requirements specified in paragraphs 94(1)*(a)* to 94(1)*(c)* of the NTA, 1987 in order to obtain an Agency licence. This includes the requirement that

au sens de l'article 67 de la Loi. Selon les circonstances, il peut être difficile ou même impossible pour les demandeurs de satisfaire aux exigences susmentionnées. Elle sont passablement complexes et on ne peut supposer que l'approbation de l'Office est une simple formalité. La capacité de Air 2000 de satisfaire à ces exigences reste à déterminer. Par conséquent, l'Office déconseille fortement à Air 2000 de s'engager à entreprendre l'exploitation de services internationaux à la demande à une date précise en présumant que l'Office aura délivré la licence.

Si le demandeur ne convainc pas l'Office qu'il satisfait aux exigences précisées aux alinéas 94(1)*a)* à 94(1)*c)* de la LNT 1987, l'Office entamera une instance de justification pour établir les motifs pour lesquels la présente décision ne devrait pas être annulée.

Si une licence est délivrée conformément à la présente décision, elle sera assujettie aux conditions prévues au *Règlement sur les transports aériens* ainsi qu'à la condition suivante :

Le licencié est autorisé à utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe G.

Air 2000 satisfy the Agency that it is Canadian as defined in section 67. Depending on the circumstances, it may be difficult or alternatively not possible for applicants to comply with the requirements. The requirements are substantial and automatic Agency approval cannot be assumed. Whether or not Air 2000 can effect compliance with the requirements has yet to be determined. The Agency, therefore, strongly cautions Air 2000 not to enter into agreements to operate non-scheduled international services by a specific date on the assumption that an Agency licence will have issued.

Failure by the applicant to satisfy the Agency that it satisfies the requirements specified in paragraphs 94(1)*(a)* to 94(1)*(c)* of the NTA, 1987 will result in the commencement of show cause proceedings as to why this Decision should not be rescinded.

If a licence issues pursuant to this Decision, it shall, in addition to the conditions prescribed by the *Air Transportation Regulations* be subject to the following condition:

The Licensee is authorized to use fixed wing aircraft in Group G.

Air 2000 Airlines Limited

RÉPERTORIÉ : AIR 2000 AIRLINES LTD. - Lettre-Décision (RE)

Date de la lettre-décision : le 3 novembre 1988
Dossier nº : 2-A1142-1
Renvoi : Air 2000 Airlines Ltd - Décision, [1988] R.O.N.T. 80

Transport aérien - Confidentialité - Statut de Canadien - Contrôle de fait - Instance de justification

À la suite de la décision nº 230-A-1988 de l'Office, datée du 12 août 1988, et d'une lettre datée du 17 août 1988, Air 2000 devait établir à la satisfaction de l'Office qu'elle se conformait aux exigences spécifiées au par. 94(1) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987) et qu'elle était « Canadien » tel que défini à l'art. 67 de la LNT 1987.

Décision : L'Office a décidé qu'Air 2000 n'était pas canadienne, au sens de l'art. 67 de la LNT 1987, puisqu'elle était en fait contrôlée par Air 2000 Limited, une société non canadienne. Air 2000 a donc été requise de justifier les motifs pour lesquels la décision nº 230-A-1988 de l'Office ne devait pas être annulée.

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Décision de l'ONT nº 230-A-1988, datée du 12 août1988

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 67, 94(1)*a)* à 94(1)*c)*

LETTRE-DÉCISION

Je désire vous aviser que l'Office national des transports (Office) a étudié avec soin tous les documents et les renseignements déposés au nom d'Air 2000 Airlines Limited en réponse à la lettre de l'Office datée du 17 août 1988.

Par suite de votre demande de confidentialité, je désire vous aviser que l'Office a attribué la cote de sécurité « protégé » à tous ces documents et ces renseignements, exception faite de l'état financier d'Owners Abroad Group plc, daté du 31 octobre 1987, et le rapport de courtage de Kitcat and

Air 2000 Airlines Limited

INDEXED AS: AIR 2000 AIRLINES LTD - Letter-Decision (RE)

Date of Letter-decision: November 3, 1988
File No.: 2-A1142-1
Cross-reference: See Air 2000 Airlines Ltd. - Decision, [1988] N.T.A.R. 80

Air transportation - Confidentiality - Canadian status - Controlled in fact - Show cause proceeding

Following Agency Decision No. 230-A-1988 dated August 12, 1988 and letter dated August 17, 1988, Air 2000 had to establish to the satisfaction of the Agency that it complied with the requirements specified in subs. 94(1) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987), and was "Canadian" as defined in s. 67 of the NTA, 1987.

Decision: The Agency decided that Air 2000 was not Canadian as defined in s. 67 of the NTA, 1987 and was controlled in fact by Air 2000 Limited, a non-Canadian company. Air 2000 was therefore requested to show cause why NTA Decision No. 230-A-1988 should not be rescinded.

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

NTA Decision No. 230-A-1988, dated August 12, 1988

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 67, 94(1)*(a)* to 94(1)*(c)*

LETTER-DECISION

I wish to advise you that the National Transportation Agency (Agency) has carefully considered all of the documentation and information filed on behalf of Air 2000 Airlines Limited in response to the Agency's August 17, 1988 letter.

Pursuant to your confidentiality request, I wish to advise you that all of the information and documentation that has been submitted in response to the August 17, 1988 letter has been classified "protected" by the Agency except for the October 31, 1987 Financial Statement of Owners

Aitken & Co., car ces deux documents sont déjà d'ordre public.

L'Office a conclu de ces documents et de ces renseignements qu'Air 2000 Airlines Limited n'était pas canadienne au sens de l'article 67 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. En termes plus précis, l'Office est arrivé à la conclusion qu'elle était en fait contrôlée par Air 2000 Limited, société non canadienne. Air 2000 Airlines Limited n'a donc pas justifié le fait qu'elle était canadienne comme l'exigeait l'alinéa 94(1)*a)* de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. En conséquence, l'Office fait savoir qu'il ne délivrera pas de licence qui permettrait à Air 2000 Airlines Limited d'exploiter des services internationaux à la demande (affrètement) de classe 9-4.

La décision n° 230-A-1988, datée du 12 août 1988, précise que si le demandeur ne convainc pas l'Office qu'il satisfait aux exigences précisées aux alinéas 94(1)*a)* à 94(1)*c)* de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, l'Office entamera une instance de justification pour établir les motifs pour lesquels cette décision ne devrait pas être annulée. Par conséquent, l'Office requiert par la présente Air 2000 Airlines Limited de fournir ces motifs dans un délai de trois jours à compter de la date de la présente lettre.

Abroad Group plc and the Kitcat and Aitken & Co. brokerage report, as these two documents are already in the public domain.

The Agency has concluded that the documentation and information discloses that Air 2000 Airlines Limited is not Canadian as defined in section 67 of the *National Transportation Act, 1987*. More specifically, the Agency has concluded that Air 2000 Airlines Limited is controlled in fact by Air 2000 Limited, a non-Canadian. Air 2000 Airlines Limited, therefore, has not established to the satisfaction of the Agency that it is Canadian as required by paragraph 94(1)*(a)* of the *National Transportation Act, 1987*. Accordingly, the Agency advises that a licence allowing Air 2000 Airlines Limited to operate Class 9-4 Charter non-scheduled international services will not issue.

Decision No. 230-A-1988 states that failure by the applicant to satisfy the Agency that it complies with the requirements specified in paragraphs 94(1)*(a)* to 94(1)*(c)* of the *National Transportation Act, 1987* will result in the commencement of show cause proceedings with respect to the Decision. Accordingly, Air 2000 Airlines Limited is hereby required to show cause within three days of the date of this letter why Decision No. 230-A-1988 dated August 12, 1988 should not be rescinded.

Air 2000 Airlines Limited

RÉPERTORIÉ : AIR 2000 AIRLINES LTD. - Lettre-décision (RE)

Date de la lettre-décision : le 29 novembre 1988
Dossier nº : 2-A1142-1
Renvois : Air 2000 Airlines Ltd. - Décision, [1988] R.O.N.T. 80, et Air 2000 Airlines Ltd. - Letter-décision, [1988] R.O.N.T. 86

Transport aérien - Statut de Canadien - Changement de nom - Conditions de licence

Dans une lettre datée du 3 novembre 1988, l'Office a décidé qu'Air 2000 n'était pas canadien et a requis celle-ci de justifier pourquoi la décision nº 230-A-1988 ne devait pas être annulée.

Décision : Premièrement, l'Office a décidé de ne pas tenir d'audiences publiques telles que demandé par des intervenants parce qu'il y avait suffisamment de renseignements au dossier pour rendre une décision.

Considérant l'information versée au dossier, l'Office a décidé qu'Air 2000 a répondu de manière satisfaisante à la lettre de justification et aux exigences du par. 94(1) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. Par conséquent, l'Office a délivré une licence au transporteur sous plusieurs conditions telles que : preuve qu'elle a changé le nom commercial de son entreprise à un nom différent de « Air 2000 Airlines Limited » et de déposer un avis dès qu'il y aurait changement soit de la structure d'entreprise, soit de la propriété et du contrôle de Canadiens.

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Décision de l'ONT nº 230-A-1988, datée du 12 août 1988

Lettre-décision de l'ONT, datée du 3 novembre 1988

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34. art. 94(1)

Règlement sur les transports aériens, DORS/88-58

Air 2000 Airlines Limited

INDEXED AS: AIR 2000 AIRLINES LTD. - Letter-Decision (RE)

Date of Letter-decision: November 29, 1988
File No.: 2-A1142-1
Cross-references: See Air 2000 Airlines Ltd. - Decision, [1988] N.T.A.R. 80, and Air 2000 Airlines Ltd. - Letter-Decision, [1988] N.T.A.R. 86

Air transportation - Canadian status - Change of name - Licence conditions

In a letter dated November 3, 1988, the Agency decided that Air 2000 was not Canadian and requested the carrier to show cause why Decision No. 230-A-1988 should not be rescinded.

Decision: The Agency first decided not to convene a public hearing as requested by opponents in this matter because it had sufficient information available on file to render a decision.

Based on the information on file, the Agency determined that Air 2000 responded satisfactorily to the show cause letter and met the requirements of subs. 94(1) of the *National Transportation Act, 1987*. A licence was therefore issued to the carrier subject to several conditions such as: proof that it had changed its name to one dissimilar to "Air 2000 Airlines Limited" and to file notice of any corporatte change relating to the requirements of Canadian ownership and control.

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

NTA Decision No. 230-A-1988, dated August 12, 1988

NTA Letter-decision dated November 3, 1988

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, s. 94(1)

Air Transportation Regulations, SOR/88-58

LETTRE-DÉCISION

Je désire vous aviser que l'Office national des transports (Office) a déterminé que toutes les observations qu'il avait reçues avant de rendre sa décision du 28 novembre 1988 indiquaient que les observations de Worldways Canada Ltd., de Soundair Corporation et d'Air 2000 Airlines Limited faisaient partie du dossier officiel portant sur l'objet susmentionné.

L'Office a étudié la demande d'audiences publiques déposée par Worldways Canada Ltd. et appuyée par Soundair Corporation. Il a décidé à cet égard qu'il avait suffisamment de renseignements versés au dossier pour rendre une décision en l'espèce.

Après avoir examiné avec soin tous les documents relatifs à la demande d'Air 2000 Airlines Limited et les observations complémentaires susmentionnées, l'Office est maintenant convaincu que cette compagnie satisfait aux exigences du paragraphe 94(1) et de l'alinéa 94(1)*a)* de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. L'Office a donc décidé qu'Air 2000 Airlines Limited avait répondu de manière satisfaisante à la lettre de justification de l'Office, datée du 3 novembre 1988. Il délivrera une licence pour l'exploitation d'un service international à la demande (affrètement), de classe 9-4, par aéronef à voilure fixe du groupe G à la réception d'une copie du certificat d'exploitation valable délivré par Transports Canada.

Outre les conditions imposées par le *Règlement sur les transports aériens* ladite licence devra être assujettie aux conditions suivantes :

Le détenteur d'une licence est autorisé à utiliser des aéronefs à voilure fixe du groupe G.

Le détenteur d'une licence doit, au plus tard le 11 mai 1989, déposer auprès de l'Office national des transports la preuve qu'il a changé le nom commercial de son entreprise pour un nom différent de « Air 2000 Airlines Limited ».

Le détenteur d'une licence doit déposer un avis auprès de l'Office national des transports dès qu'il y a changement d'actionnaire, d'agent ou de directeur chez Air 2000 Limited.

LETTER-DECISION

I wish to advise you that the National Transportation Agency (Agency) has determined that all representations received by the Agency prior to the Agency Decision of November 28, 1988, said representations submitted by Worldways Canada Ltd., Soundair Corporation, and Air 2000 Airlines Limited form part of the official record pertaining to the subject matter.

The Agency has considered the application to hold a public hearing filed by Worldways Canada Ltd. and supported by Soundair Corporation. In this respect the Agency has determined that it has sufficient information available on file to render a decision on the present matter.

The Agency has carefully considered all documents in respect of Air 2000 Airlines Limited's application as well as the further representations referred to hereinabove and is now satisfied that Air 2000 Airlines Limited meets the requirements of subsection 94(1) and paragraph 94(1)*(a)* of the *National Transportation Act, 1987*. Accordingly, the Agency has determined that Air 2000 Airlines Limited has responded satisfactorily to the Agency's November 3, 1988 show cause letter. A licence to operate a Class 9-4 Charter non-scheduled international service using fixed wing aircraft in Group G will issue upon receipt of a copy of a valid Operating Certificate issued by Transport Canada.

The said licence shall, in addition to the conditions prescribed in the *Air Transportation Regulations* be subject to the following conditions:

The licensee is authorized to use fixed wing aircraft in Group G.

The licensee shall file proof with the National Transportation Agency that it has changed its name to one dissimilar to "Air 2000 Airlines Limited" by not later than May 11, 1989.

The Licensee shall immediately file notice with the National Transportation Agency of any changes of any Shareholder, Officer and/or Director of Air 2000 Limited.

Si, au moment de la délivrance de la licence ou après, le licencié se trouve à ne plus se conformer aux dispositions de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* voulant que l'entreprise soit sous la propriété et le contrôle de Canadiens, il doit déposer auprès de l'Office des documents justifiant les circonstances qui l'en ont empêché. Ces documents justificatifs peuvent comprendre, entre autres, et ne sont pas limités aux accords conclus entre le licencié et ses actionnaires, ses sociétés liées et leurs actionnaires ou une personne morale et ses actionnaires, ou les accords conclus entre les actionnaires des sociétés susmentionnées et toute autre personne, entreprise ou personne morale.

Malgré la délivrance de cette licence, Air 2000 Airlines Limited est tenue, avant de commencer l'exploitation de son service, de déposer les demandes appropriées d'affrètement pour un vol international auprès de l'Office, conformément aux sections IV, V et VI, selon le cas, du *Règlement sur les transports aériens*. Elle est prévenue qu'elle ne peut exploiter aucun vol avant que l'Office n'ait jugé ces demandes acceptables et délivré les autorisations de vols affrétés.

Should any circumstances exist at the time of the issuance of this licence or should any circumstances arise subsequent to the issuance of this licence which circumstances would result in non-compliance with any of the provisions of the *National Transportation Act, 1987* relating to the requirements of Canadian ownership and control of the licensee, the licensee shall forthwith file evidence of such circumstances with the Agency; this includes but is not restricted to agreements entered into between the licensee and its shareholders, its affiliates and their shareholders, any body corporate and its shareholders or of any agreement between the shareholders of the above-related corporations and any other person, firm or body corporate.

Notwithstanding the issuance of such a licence, Air 2000 Airlines Limited, prior to commencing its service, is required to file with the Agency the appropriate international charter applications in accordance with Divisions IV, V and VI of the *Air Transportation Regulations* as applicable. Air 2000 Airlines Limited is cautioned that no flights may be operated until such applications are deemed acceptable by the Agency and charter permits issued.

PARTIE III

PART III

Relative à l'article 5190 du tarif CFA 103-U CTC(F) 847;

et

Relative à une demande déposée par le Canadien Pacifique Limitée pour que l'article 5190 du tarif CFA 103-U CTC(F) 847 appliqué à la viande suspendue ne soit pas compensatoire.

RÉPERTORIÉ : CANADIEN PACIFIQUE LTÉE (RE)

Date de la lettre-décision : Le 1er septembre 1988
Dossier nº : DR 88-1003

Transport ferroviaire - Prix - Prix non compensatoire - Mouvements de viande suspendue - Détermination des coûts - Compétence - Chose jugée - Enquête - Question académique - Principe de non-rétroactivité des lois

Le CP a demandé à l'Office de déterminer si l'article 5190 du tarif CFA 103-U CTC(F) 847 appliqué à la viande suspendue était non compensatoire entre les mois de juin 1980 et avril 1983, date à laquelle le CP l'a annulé.

La demande du CP fut déposée aux termes des arts. 35(1), 113 et 272(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987). Le CP a soumis qu'en vertu du par. 272(2) de la LNT 1987, l'art. 277 de la *Loi sur les chemins de fer* aurait dû être appliqué pour déterminer les coûts. Deuxièmement, étant le successeur de la CCT, l'Office avait compétence, conformément au par. 45(1) de l'ancienne *Loi nationale sur les transports* à instruire, à entendre et à juger l'affaire. Finalement, l'Office avait le devoir de statuer en l'espèce car il aurait reçu, en vertu de l'art. 113 de la LNT 1987, une plainte et qu'il avait compétence aux termes du par. 35(1) de la LNT 1987.

En s'opposant à la demande, Gainers a affirmé qu'en espèce l'affaire était chose jugée, étant donné que le CTCF a déjà statué sur elle dans son ordonnance nº R-38526. Gainers a de plus affirmé : 1) que l'Office était incompétent pour entendre la demande, car l'art. 277 de la *Loi sur les chemins de fer* n'existe plus; 2) que le CP aurait dû déposer sa plainte auprès du CTCF avant l'abrogation de cet article ou soulever la question, mais ne l'a pas fait; 3) que le CP se plaint de son propre prix.

Décision : L'Office a rejeté la demande du CP.

In the matter of Item 5190 of Tariff CFA 103-U CTC(F) 847;

and

In the matter of an Application by Canadian Pacific Limited for a determination that Item 5190 of Tariff CFA 103-U CTC(F) 847 is not compensatory if applied to suspended meat.

INDEXED AS: CANADIAN PACIFIC LTD. (RE)

Date of Letter-decision: September 1, 1988
File No.: DR 88-1003

Railway transportation - Rates - Non-compensatory rate - Movement of suspended meat - Cost determination - Jurisdiction - Res judicata - Investigation - Moot issue - Retroactive application of statutes

The Agency was asked by CP to determine if Item 5190 of Tariff CFA 103-U CTC(F) 847 was not compensatory if applied to suspended meat between June 1980 and April 1983, when it was cancelled by CP.

CP's application was made pursuant to ss. 35(1), 113 and 272(2) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987). CP submitted that pursuant to subs. 272(2) of the NTA, 1987, s. 277 of the *Railway Act* should have been applied to the cost determination. Secondly that, being the CTC's successor, the Agency had jurisdiction under subs. 45(1) of the former *National Transportation Act* to inquire into, hear and determine this matter. Finally, that the Agency had a duty to determine the matter because it had received a complaint under s. 113 of the NTA, 1987 and had jurisdiction according to subs. 35(1) of the NTA, 1987.

Gainers Inc. which opposed the application, argued that the matter was *res judicata* having already been disposed of by the RTC in Order No. R-38526. Gainers further alleged: 1) that the Agency lacked jurisdiction to hear the application because s. 277 of the *Railway Act* no longer exists; 2) CP should have raised the issue before the Order was made, or filed their complaint with the RTC before s. 277 was repealed but did not do so; and, 3) that CP was complaining about its own rate.

Decision: The Agency denied CP's application.

L'Office a déterminé qu'il n'a pas le devoir d'enquêter sur les prix autant 1) en vertu de l'art. 277 de la *Loi sur les chemins de fer,* puisqu'il fallait déposer une plainte ou d'autres éléments de preuve concernant le caractère non compensatoire d'un prix pendant que ce dernier est encore en vigueur pour déclencher une enquête, que 2) en vertu de l'art. 113 de la LNT 1987, considérant le principe de non-rétroactivité des lois qui ne peut être appliqué à un prix annulé avant même que cet article n'ait existé. Considérant que la tenue d'une enquête en vertu du par. 75(1) de la LNT 1987 est discrétionnaire, l'Office a affirmé qu'il ne serait pas bon de l'exercer dans la présente affaire, et ce, pour plusieurs raisons, soit : 1) que le CP se plaint d'un prix qu'il a lui-même initié; 2) que le CP aurait pu saisir le CTCF de la question du caractère non compensatoire en temps opportun; 3) que toute cette question était purement académique, car le prix en cause a été annulé en 1983.

The Agency found that it did not have a duty to investigate rates either: 1) under s. 277 of the *Railway Act* which requires that a complaint or other evidence of non-compensatoriness be filed while the rate is still in effect in order to trigger an investigation; or 2) under s. 113 of the NTA, 1987 considering the presumption against the retroactive application of statutes which cannot be applied to a rate cancelled before s. 113 even existed. Considering that an investigation under subs. 75(1) of the NTA, 1987 is discretionary, the Agency felt that it would not be an appropriate case to exercise its discretion because: 1) CP was complaining about its own rate; 2) CP could have raised the possible non-compensatoriness with the RTC at the proper time; and 3) the whole issue was moot because the rate was cancelled in 1983.

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Ordonnance du CTCF de la CCT n° R-38526, datée du 1er octobre 1985

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

CTC-RTC Order No. R-38526 dated October 1, 1985

Lois, règlements et règles cités

Loi d'interprétation, S.R.C. 1970, ch. I-23, art. 35

Loi nationale sur les transports, S.C.R. 1970, ch. N-17, art. 45(1)

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 35(1), 113 et 272(2)

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2, art. 277(2)

Statutes, Regulations and Rules Cited

Interpretation Act, R.S.C. 1970, c. I-23, s. 35

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 45(1)

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 35(1), 113 and 272(2)

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 277(2)

LETTRE-DÉCISION

L'Office a examiné la demande du Canadien Pacifique Limitée (CP) datée du 24 mars 1988, la réponse de Gainers Inc. (Gainers) datée du 18 avril 1988 et la réplique du CP datée du 29 avril 1988.

Dans cette affaire, les faits, non contestés, sont ceux que le CP expose dans sa demande.

Le CP soutient que l'article 5190 du tarif CFA 103-U CTC(F) 847 n'aurait pas été compensatoire s'il avait été appliqué aux mouvements de viande suspendue effectués entre le

LETTER-DECISION

The Agency has reviewed the March 24, 1988 Application of Canadian Pacific Limited (CP), the April 18, 1988 Answer of Gainers Inc. (Gainers) and the April 29, 1988 Reply of CP.

The facts in this case are not in dispute and are as set out in CP's Application.

CP claims that Item 5190 of Tariff CFA 103-U CTC(F) 847 would have resulted in a non-compensatory rate if it had been applied to movements of suspended meat between June 18,

18 juin 1980 et le 28 avril 1983, date à laquelle le CP l'a annulé. Ce dernier demande maintenant à l'Office de statuer en ce sens.

Le CP a déposé, à l'appui, des renseignements sur ses coûts variables et a demandé de traiter confidentiellement ces documents.

Le CP a déposé sa demande aux termes du paragraphe 35(1), de l'article 113 et du paragraphe 272(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), tout en faisant valoir que l'Office devrait déterminer les coûts suivant les anciennes dispositions de la Loi, c'est-à-dire l'article 277 de la *Loi sur les chemins de fer*. La position du CP, c'est qu'en vertu du paragraphe 272(2) de la LNT 1987, l'Office est investi des pouvoirs et fonctions de la Commission canadienne des transports (CCT), y compris le pouvoir et l'obligation de statuer en l'espèce en vertu de l'article 277 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le CP affirme que le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) avait reçu de lui la preuve que l'article 5190 n'était pas compensatoire, mais que le CTCF n'a pas mené l'enquête requise, ni rendu la décision qui s'imposait.

Le CP fait aussi valoir que le CCT (et donc l'Office, à titre de son successeur) était habilité par le paragraphe 45(1) de l'ancienne loi, la *Loi nationale sur les transports* (LNT 1967), à instruire, à entendre et à juger l'affaire.

Le CP soutient de plus qu'il est du devoir de l'Office de statuer en l'espèce, car la compagnie a déposé auprès de lui, en vertu de l'article 113 de la LNT 1987, une plainte à l'effet que l'article 5190 appliqué à la viande suspendue n'était pas compensatoire. De plus, le CP estime que l'Office est compétent en l'espèce aux termes du paragraphe 35(1) de la LNT 1987, qui lui permet d'enquêter sur une plainte, de l'entendre et d'en décider lorsqu'elle porte sur une question relevant d'une loi qu'il est chargé d'appliquer.

Dans sa réponse, Gainers fait quatre remarques.

En premier lieu, Gainers allègue que l'Office ne peut entendre la demande du CP parce que l'affaire est chose jugée, le CTCF ayant déjà statué sur elle dans son ordonnance n° R-38526 du 1er octobre 1985. La compagnie déclare que le CP avait

1980 and April 28, 1983 when it was cancelled by CP. CP has now applied for a determination to that effect by the Agency.

CP filed variable cost information in support of its Application and has claimed confidentiality for that information.

CP makes its Application pursuant to subsection 35(1), section 113 and subsection 272(2) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987), although CP submits that the Agency should apply the old law, being section 277 of the *Railway Act*, to the cost determination. CP's position is that, by virtue of subsection 272(2) of the NTA, 1987, the Agency is vested with the powers and duties of the Canadian Transport Commission (CTC) including the power and duty to make a determination under section 277 of the *Railway Act* in this case. CP asserts that the Railway Transport Committee (RTC) had received evidence from CP that Item 5190 was non-compensatory, but the RTC failed to conduct the required investigation and to make the required determination.

CP also submits that the CTC, and thus the Agency as the CTC's successor, had jurisdiction under subsection 45(1) of the old legislation, the *National Transportation Act* (NTA, 1967), to inquire into, hear and determine this matter.

CP further argues that the Agency has a duty to determine this matter because it has received a complaint by CP under section 113 of the NTA, 1987 that Item 5190 is non-compensatory if applied to suspended meat. In addition, CP is of the view that the Agency has jurisdiction in this case under subsection 35(1) of the NTA, 1987 which permits the Agency to inquire into and determine a complaint concerning any matter or thing prohibited, sanctioned or required to be done under any Act administered by the Agency.

In its Answer Gainers makes four points.

Gainers argues first of all that the CP Application cannot be heard by the Agency because the matter is *res judicata*, having already been disposed of by the RTC in Order No. R-38526 of October 1, 1985. Gainers states that CP had an

l'occasion de soulever la question du caractère non compensatoire de l'article 5190 devant le CTCF avant la prise de l'ordonnance, mais qu'il ne l'a pas fait. Gainers fait valoir que ce serait un abus de procédure que de soulever maintenant la question à nouveau.

En deuxième lieu, Gainers soutient que l'Office est incompétent pour entendre la demande du CP, car l'article 277 de la *Loi sur les chemins de fer* n'existe plus. Pour que l'Office soit compétent, il aurait fallu que le CP dépose une plainte auprès du CTCF avant l'abrogation de cet article. Gainers ajoute que l'article 113 de la LNT 1987 n'habilite pas l'Office à entendre l'affaire, car l'article 5190 était annulé avant l'entrée en vigueur de cette disposition.

En troisième lieu, Gainers allègue que même si l'Office est compétent, il devrait refuser d'exercer sa compétence pour les raisons suivantes : 1) le chemin de fer se plaint de son propre prix; 2) le CP aurait pu soulever la question devant le CTCF, mais ne l'a pas fait; 3) l'enquête serait une perte de temps et d'énergie pour l'Office; 4) il n'y a rien que l'Office pourrait faire à la fin de l'enquête, puisque le prix a déjà été annulé.

En quatrième lieu, si l'Office enquête effectivement sur l'article 5190, Gainers désire avoir accès à toutes les données que le CP a déposées auprès de l'Office, y compris les éléments d'information confidentiels.

Dans sa réplique, le CP affirme que sa demande n'est pas chose jugée ni un abus de procédure, car l'ordonnance du CTCF n'était qu'un acte déclaratoire, et non un jugement définitif et péremptoire au fond sur les droits des parties. Le CP ajoute que le CTCF n'a jamais statué sur le caractère non compensatoire de l'article.

Le CP soutient que l'Office est compétent pour rendre la décision demandée, même si le prix n'est plus en vigueur. L'ordonnance n° R-38526 est un cas où le CTCF a connu un prix bien après l'annulation de ce dernier.

Le CP affirme en outre que l'Office peut étudier la demande en vertu de l'article 277 de la *Loi sur les chemins de fer* ou de l'article 113 de la

opportunity to raise the non-compensatory question about Item 5190 before the RTC before the Order was made, but did not do so. Gainers asserts that to open up the question again at this time would be an abuse of process.

Gainers submits, secondly, that the Agency lacks jurisdiction to hear CP's Application because section 277 of the *Railway Act* no longer exists. For the Agency to have jurisdiction, CP would have had to file a complaint with the RTC before section 277 was repealed. Gainers also states that section 113 of the NTA, 1987 does not give the Agency jurisdiction because Item 5190 was a rate cancelled before section 113 even came into effect.

Thirdly, Gainers submits that even if the Agency has jurisdiction it should decline to exercise it because 1) the railway is complaining about its own rate; 2) CP could have raised the issue before the RTC but did not do so; 3) the investigation is not worth the Agency's time and effort: and 4) there is nothing which could be done by the Agency at the end of an investigation since the rate has already been cancelled.

Fourthly, if the Agency does investigate Item 5190, Gainers wants access to all CP data filed with the Agency including the confidential material.

In reply, CP states that its Application is not *res judicata* or an abuse of process because the RTC Order was only declaratory, not a final judgment on the merits and not conclusive of the rights of the parties. CP says that the issue of non-compensatoriness was never determined by the RTC.

CP submits that the Agency has jurisdiction to make the requested determination even though the rate is no longer in effect. The RTC Order No. R-38526 is an example of the RTC dealing with a rate, long after it had been cancelled.

CP further asserts that the Agency may consider the Application under section 277 of the *Railway Act* or under section 113 of the NTA, 1987. CP

LNT 1987. Il soutient qu'aucun d'eux n'autorise l'Office à ne pas mener d'enquête à la réception d'une plainte dénonçant le caractère non compensatoire d'un prix.

Par ailleurs, le CP estime que même si l'Office a la liberté d'enquêter ou non, il devrait le faire en l'espèce pour les raisons suivantes : 1) le chemin de fer a le droit de déposer une plainte; 2) il n'y a pas de délai pour déposer une plainte concernant des prix non compensatoires; 3) le résultat de la détermination des coûts est important pour les parties; 4) le fait que l'Office ne puisse rejeter l'article 5190 n'est pas pertinent.

Le CP renouvelle ensuite sa demande de non-divulgation.

L'Office considère que le fond de la présente cause est la question de compétence.

Le CP affirme qu'aux termes de l'article 113 de la LNT 1987 ou de l'article 277 de la *Loi sur les chemins de fer*, l'Office a le pouvoir et, en fait, l'obligation d'enquêter sur l'article 5190 pour déterminer si ce dernier est compensatoire. L'Office arrive à une conclusion différente sur l'interprétation à donner à ces dispositions.

Voici le libellé des paragraphes 1 et 5 de l'article 113 :

« **113.** (1) Sur réception d'une plainte à l'effet qu'un prix n'est pas compensatoire, l'Office mène l'enquête qu'il estime indiquée relativement à ce prix.

(5) Après la fin de l'enquête menée en application du paragraphe (1) et dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la plainte, l'Office détermine si le prix visé par la plainte est compensatoire et, s'il détermine qu'il n'est pas compensatoire, par arrêté, il rejette le prix et oblige la compagnie à y substituer un prix compensatoire, sauf si la compagnie le convainc que le prix n'a pas l'effet, immédiat ou éventuel, de réduire notablement la concurrence ou de nuire notablement à un concurrent et qu'il n'était pas conçu pour produire un tel effet. »

argues that the Agency does not have discretion under either of these sections, but that it must conduct an investigation where it receives a complaint that a rate is non-compensatory.

In the alternative, CP says that even if the Agency has discretion as to whether or not to investigate, it should do so in this case because 1) the railway is entitled to make a complaint; 2) there is no time limit for complaints about non-compensatory rates; 3) the outcome of the cost determination is of significance to the parties; and 4) the fact that the Agency cannot disallow Item 5190 is irrelevant.

CP then reiterates its claim for confidentiality.

The Agency considers the central issue in this case to be one of its jurisdiction.

CP argues that the Agency has the jurisdiction and, in fact, the obligation to investigate Item 5190 and to determine if it is non-compensatory either under section 113 of the NTA, 1987 or section 277 of the *Railway Act*. The Agency has come to a different conclusion in its interpretation of these provisions.

Subsections 113(1) and (5) state as follows:

"**113.** (1) Where the Agency receives a complaint made by any person that a rate is not compensatory, the Agency shall conduct such investigation of the rate as, in its opinion, is warranted. ...

(5) The Agency shall, on completion of an investigation conducted pursuant to subsection (1) and within ninety days after the complaint is received, *(a)* determine whether the rate in respect of which the complaint was made is compensatory; and *(b)* where the Agency determines that the rate is not compensatory, unless the company establishes to the satisfaction of the Agency that the rate does not have the effect or tendency of substantially lessening competition or significantly harming a competitor and was not designed to have that effect, make an order disallowing that rate and requiring the company to substitute for that rate a rate that is compensatory."

Le prix en question, l'article 5190, était en vigueur du 18 juin 1980 au 28 avril 1983, date à laquelle le CP l'a annulé. L'Office est d'avis qu'il est impossible d'appliquer l'article 113, qui est entré en vigueur le 1er janvier 1988, à un prix annulé avant même que cet article n'ait existé. L'Office appuie son opinion sur le principe de non-rétroactivité.

L'article 277 de la *Loi sur les chemins de fer* était la disposition pertinente au moment où l'article 5190 était en vigueur. Il y était stipulé ce qui suit :

> « 277. (1) La Commission peut rejeter tout taux de transport de marchandises qu'elle estime, après enquête, n'être pas compensatoire.
>
> (2) Lorsque la Commission reçoit, par plainte ou autrement, des renseignements contenant une preuve *prima facie* qu'un taux de transport de marchandises indiqué dans un tarif déposé à la Commission n'est pas compensatoire, elle doit mener une enquête pour déterminer si ce taux est compensatoire et, dans tout autre cas, la Commission peut, de son propre chef, mener une telle enquête. »

Après étude de cette disposition et de l'article 35 de la *Loi d'interprétation*, l'Office est d'avis que l'article 277 aurait pu s'appliquer si le CP avait exercé ses droits à une enquête avant l'abrogation de ce dernier article. Or, il n'a pas fourni au CTCF de preuves que l'article 5190 pouvait ne pas être compensatoire qu'en février 1986, soit près de trois ans après l'annulation du prix. Suivant l'interprétation que l'Office donne à l'article 277, il faut déposer une plainte ou d'autres éléments de preuve concernant le caractère non compensatoire d'un prix pendant que ce dernier est encore en vigueur pour déclencher une enquête. La réparation prévue à l'article 277 est le rejet du taux de transport de marchandises. Si ce dernier n'est pas en vigueur, on ne peut obtenir réparation, et la question est purement académique.

Par conséquent, l'Office estime que l'article 277 de la *Loi sur les chemins de fer* ou l'article 113 de la LNT 1987 ne l'oblige pas à enquêter sur l'article 5190.

Le CP a aussi soutenu que l'Office était compétent pour rendre la décision demandée en vertu du paragraphe 35(1) de la LNT 1987. Voici le libellé de ce paragraphe :

The rate in question, Item 5190 was in effect from June 18, 1980 until April 28, 1983 when it was cancelled by CP. The Agency is of the view that section 113, which came into force on January 1, 1988, cannot be applied to a rate cancelled before section 113 even existed. The presumption against the retroactive application of statutes supports this position.

Section 277 of the *Railway Act* was the relevant provision at the time Item 5190 was in effect. It provided:

> "277. (1) The Commission may disallow any freight rate that after investigation the Commission determines is not compensatory.
>
> (2) Where the Commission receives information by way of a complaint or otherwise containing *prima facie* evidence that a freight rate shown in a tariff filed with the Commission is not compensatory, the Commission shall conduct an investigation to determine if such rate is compensatory, and in any other case the Commission may, of its own motion, conduct such an investigation."

Upon consideration of this provision and section 35 of the *Interpretation Act*, the Agency is of the opinion that section 277 might have been applicable if CP's rights to an investigation vested before section 277 was repealed. However, CP did not supply the RTC with evidence that Item 5190 might be non-compensatory until February, 1986, almost three years after the rate was cancelled. The Agency interprets section 277 to require that a complaint or other evidence of non-compensatoriness be filed while the rate is still in effect in order to trigger an investigation. The remedy set out in section 277 is disallowance of the freight rate. If the rate is not in effect then there is no remedy to be sought and the question is moot.

Accordingly, the Agency does not find that it has a duty to investigate Item 5190 either under section 277 of the *Railway Act* or section 113 of the NTA, 1987.

CP has also argued that the Agency has jurisdiction to make the requested determination pursuant to subsection 35(1) of the NTA, 1987 which provides:

« 35. (1) L'Office peut enquêter sur une plainte, l'entendre et en décider lorsqu'elle porte sur une question relevant d'une loi fédérale qu'il est chargé d'appliquer en tout ou en partie. »

Le CP affirme que le fait d'avoir annulé l'article 5190 en 1983 n'est pas pertinent. Le CTCF a entendu la requête initiale de Gainers, qui lui demandait en 1985 de déclarer que l'article 5190 s'appliquait un an et demi après son annulation. Malgré cela, le CTCF a fait cette déclaration et l'a faite en vertu des pouvoirs que lui attribuait l'article 45(1) de la LNT 1967, l'ancêtre du paragraphe 35(1) de la LNT 1987.

Il semble clair, d'après le libellé du paragraphe 35(1), que la tenue d'une enquête est discrétionnaire. L'Office a de sérieux doutes sur sa faculté d'exercer ce pouvoir discrétionnaire en l'espèce, mais même s'il le possède effectivement, il ne juge pas bon de l'exercer dans la présente affaire et ce, pour plusieurs raisons.

En premier lieu, le demandeur est la partie qui a donné effet au prix et qui demande maintenant à l'Office de déterminer que ce prix était alors en violation de la loi. En second lieu, le CP aurait pu saisir le CTCF de la question du caractère non compensatoire de l'article 5190 en temps opportun, soit avant que l'ordonnance n° R-38526 n'ait été prise. Le CP ne l'a pas fait à l'époque, et l'Office estime qu'il est maintenant trop tard parce que le CP a laissé échapper l'occasion. En troisième lieu, toute cette question est purement académique, car le prix en cause a été annulé en 1983. Le rejet et le remplacement de ce prix, réparation prévue par la loi, ne sont plus possibles.

Pour les raisons précitées, l'Office rejette la demande du CP. Il n'est donc pas nécessaire que l'Office tranche la question que le CP a soulevée au sujet du caractère confidentiel de certains des renseignements qu'il a fournis sur ses coûts.

"35. (1) The Agency may inquire into, hear and determine a complaint concerning any act, matter or thing prohibited, sanctioned or required to be done under any Act of Parliament that is administered in whole or in part by the Agency."

CP says that the fact that Item 5190 was cancelled in 1983 is irrelevant. The RTC heard the original 1985 application by Gainers for a declaration that Item 5190 was applicable a year and a half after the Item was cancelled. Nevertheless, the RTC made the declaration, and made it pursuant to its powers under subsection 45(1) of the NTA, 1967, the predecessor to subsection 35(1) of the NTA, 1987.

It seems clear from the wording of subsection 35(1) that any investigation is discretionary. While the Agency has substantial doubts about its power to exercise that discretion in this case, the Agency feels that even if it does have discretion, this would not be an appropriate case to exercise it.

It is inappropriate for several reasons. First, the Applicant is the party who put the rate into effect and is now asking the Agency to determine that it was in violation of the law at the time. Second, CP could have raised the possible non-compensatoriness of Item 5190 with the RTC at the proper time, which was before Order No. R-38526 was issued. CP did not do so, at the time, and the Agency feels that now it is too late because CP has had its opportunity. Third, the whole issue is moot because the rate in question was cancelled in 1983. The disallowance and substitution of the rate, which is the statutory remedy, is no longer possible.

In accordance with the above-noted reasons, the Application by CP is denied. Accordingly, there is no need for the Agency to address the issue of the confidentiality claimed by CP for certain of its cost information.

Relative à la demande déposée par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada le 24 novembre 1987, en vue de faire rescinder certaines ordonnances du Comité des transports par chemin de fer sur des manœuvres interréseaux spéciales, applicables à Montréal-Est, au Québec, et Hamilton, North Bay et Toronto, en Ontario

RÉPERTORIÉ : COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (RE)

Membres : Edmund J. O'Brien et Edward Weinberg
Décision n^{o} : 206-R-1988
Date de la décision : le 2 août 1988
Référence n^{os} : 50114, 50114.2, 591214.3, 50114.5

Transport ferroviaire - Prix - Augmentation des prix - Lieux de correspondance théoriques (ou fantômes) - Préavis prévu par la Loi - Oppositions - Prix d'interconnexion - Prix compensatoires - Droits des expéditeurs - Prix du transport de marchandises - Accords spéciaux d'interconnexion

Au mois de novembre 1987, le CN a déposé une demande auprès du CTCF de la CCT en vue d'obtenir la rescision de certaines ordonnances du CTCF sur des interconnexions spéciales dans le but d'éliminer tout risque de conflit, de contradiction ou de confusion entre ces ordonnances et la nouvelle *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987) ainsi que le nouveau *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* (Règlement).

En février 1988, le CN a avisé l'Office de son intention d'annuler les articles tarifaires en vigueur, à compter du 1er mars 1988, sauf si l'Office s'y opposait, et d'appliquer les tarifs prescrits par le Règlement. L'Office a répondu au CN qu'il devait se conformer aux exigences de l'art. 117 de la LNT 1987, selon lequel toute hausse des prix doit faire l'objet d'un préavis de 30 jours. Le 1er mars 1988, le CN a unilatéralement annulé les articles tarifaires visés par les ordonnances du CTCF.

La demande du CN a fait l'objet d'une opposition de la part du CP, d'Union Carbide, de Produits Petro-Canada et de Shell Canada. Brièvement, les opposants ont affirmé qu'ils n'ont jamais été consultés par le CN, ni par le CP, lorsqu'il a été décidé d'abandonner le lieu de correspondance d'Hochelaga, que l'art. 93 de la *Loi sur les chemins de fer*, appliqué dans la décision du Comité de révision de la CCT datée du 17 septembre 1985, exige que les droits dévolus à l'expéditeur dans un lieu de correspondance et les avantages que ce lieu présente pour lui soient préservés en cas d'abandon de ce lieu, qu'Hochelaga doit continuer à être considéré comme lieu

In the matter of an application by the Canadian National Railway Company, dated November 24, 1987, for the rescission of certain Railway Transport Committee Orders applicable on special interswitching at Montreal East, Quebec; and Hamilton, North Bay and Toronto, Ontario.

INDEXED AS: CANADIAN NATIONAL RAILWAY CO. (RE)

Members: Edmund J. O'Brien and Edward Weinberg
Decision No: 206-R-1988
Date of Decision: August 2, 1988
File Nos: 50114, 50114.2, 591214.3, 50114.5

Railway transportation - Rates - Rate increase - Notional interchanges (Phantom interchanges) - Statutory notice period - Oppositions - Interswitching rates - Compensatory rates - Shippers' rights - Freight rates - Special interswitching arrangement

In November 1987, CN applied to the CTC-RTC for the rescission of certain RTC Orders applicable on special interswitching which would, according to CN, eliminate any possible conflict, inconsistency or confusion between these Orders and the new *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) as well as the new *Railway Interswitching Regulations* (Regulation).

In February 1988, CN advised the Agency that it intended to cancel the current tariff as of March 1, 1988 unless otherwise advised and to apply the changes prescribed by the Regulations. The Agency advised CN that it was to have due regard for the statutory requirements of section 117 of the NTA, 1987 which provides for a 30-day notice period before a railway rate is increased. On March 1, 1988, CN unilaterally cancelled the tariff items affected by the RTC Orders.

CN's application was opposed by CP, Union Carbide, Petro-Canada Products and Shell Canada. Briefly, the opponents stated that they were never consulted by CN and CP when the decision to abandon the Hochelaga interchange was made; that s. 93 of the *Railway Act* supported by CTC Review Committee Decision dated September 17, 1985, required that the shipper's rights and benefits arising out of any interchange point be preserved upon the abolition of such a point; that Hochelaga should continue, for purposes of determining distance and zone, as the point of interchange; that there is no conflict between the prescribed interswitching rates and the RTC

de correspondance lorsqu'on veut déterminer la distance et la zone tarifaire, qu'il n'y a aucune contradiction entre les prix d'interconnexion prescrits et les ordonnances du CTCF, dans la mesure où les nouveaux prix ne sont que des maximums, et que le CN n'a pas prévu de délai de 30 jours, contrairement aux exigences du paragraphe 117(1) de la LNT 1987.

Décision : L'Office a décidé d'abroger les ordonnances du CTCF.

L'Office a déterminé que les questions suivantes revêtaient une importance primordiale : 1) Est-ce que la LNT 1987 reconnaît l'existence de lieux de correspondance théoriques ? 2) Quels sont les prix d'interconnexion en vigueur aux endroits indiqués ? 3) Quels sont les droits des expéditeurs au lieu de correspondance théorique, et l'art. 93 de la *Loi sur les chemins de fer* s'applique-t-il ? 4) Est-ce que l'annulation unilatérale, par le CN, des articles du tarif est en contradiction avec l'art. 117 de la LNT 1987 ? 5) Est-ce que les ordonnances du CTCF visées doivent être abrogées ?

Relativement à la première question, l'Office a affirmé que les lieux de correspondance théoriques ne sont plus reconnus, même pour les besoins de la tarification, ne répondant plus aux critères relatifs aux « lieux de correspondances » tel que définit par l'art. 110 de la LNT 1987. Cependant, prendre un lieu de correspondance réel comme point de référence à l'un ou l'autre des endroits en cause n'empêche toutefois pas le CN de demander à un expéditeur un prix semblable à celui qu'il demanderait compte tenu d'un lieu de correspondance « fantôme ». Le Règlement précise seulement le prix maximum pouvant être facturé par le transporteur de tête de ligne. De plus, ni le Règlement, ni la LNT 1987 n'empêchent les parties concernées de conclure une entente au sujet de prix semblables à ceux qui auraient été exigés si le lieu de correspondance théorique était toujours existant.

Quant à la deuxième question, l'art. 112 de la LNT 1987 stipule que tous les prix demandés doivent être compensatoires. Le Règlement comporte un barème annuel de prix d'interconnexion où figurent les prix compensatoires maximums à l'échelle du Canada, et non pas pour un lieu de correspondance donné. Par conséquent, le CN est libre de demander les prix qu'il veut jusqu'à concurrence des maximums indiqués dans le Règlement. L'Office a affirmé que retirer au transporteur de tête de ligne son droit d'exiger les prix qu'il veut, irait à l'encontre de l'esprit de l'art. 3 de la LNT 1987.

orders inasmuch as the new rates are only maximums; and that CN had not provided the 30-day notice period as required pursuant to subs. 117(1) of the NTA, 1987.

Decision: The Agency decided that the RTC Orders should be repealed.

According to the Agency, the following issues were of primary significance: 1) Does the NTA, 1987 recognize notional interchanges? 2) Which interswitching rates are of application at the identified locations? 3) What are the shippers' rights at the notional interchange and is s. 93 of the *Railway Act* applicable? 4) Was CN's unilateral cancellation of the tariff in conflict with the statutory notice period? and 5) Should the RTC Orders be repealed?

With respect to the first issue, the Agency found that the notional interchanges were no longer recognized for rate purposes as they do not meet the criteria of "interchange" as defined in s. 110 of the NTA, 1987. However, the use of an actual existing interchange as a reference point at any one of the locations in question does not preclude CN from charging a rate to a shipper that may be similar to a rate taken from a phantom interchange. The Regulations only specify the maximum rate that may be charged by the terminal carrier. Further, nothing in the Regulations or the NTA, 1987 precludes the affected parties from reaching an agreement in respect of similar rates to those that would have applied had the notional interchange still existed.

With respect to the second issue, s. 112 of the NTA, 1987 provides that all rates shall be compensatory. The Regulations provided a yearly schedule of interswitching rates that are the maximum permissible on a Canada-wide basis and not necessarily at a specific interchange. Therefore, CN may charge any rate, up to the maximum, as set out in the Regulations. According to the Agency, to deny the terminal carrier this right would be contrary to the intent of s. 3 of the NTA, 1987.

Relativement à la troisième question, l'Office a noté que le lieu de correspondance d'Hochelaga sert présentement de débord à deux sociétés établies près de la gare de triage d'Hochelaga du CP. Selon l'Office, il incomberait à un tribunal de déterminer quels sont les droits des expéditeurs de Montréal-Est à la suite de la décision du CN et du CP d'effectuer leurs manœuvres d'interconnexion. Relativement à l'application de l'art. 93 de la *Loi sur les chemins de fer*, l'Office a affirmé que la décision du Comité de révision de la CCT du 6 juin 1986 nie que les expéditeurs de Montréal-Est puissent avoir des « droits » quant au lieu de correspondance d'Hochelaga.

Enfin, quant aux quatrième et cinquième questions, l'Office a affirmé que le CN a contrevenu aux dispositions de préavis du par. 117(1) de la LNT 1987 avant d'augmenter ses prix, et que la LNT 1987 et le Règlement priment sur les ordonnances visées du CTCF, qui se fondaient sur l'ancienne *Loi nationale sur les transports*. Quoique les prix prescrits par le CTCF ne dépassent pas le maximum indiquées dans le Règlement, l'Office était d'avis que ces ordonnances allaient à l'encontre du droit du CN de prendre une décision commerciale quant aux prix à exiger pour les manœuvres d'interconnexion aux lieux en question.

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Décision du Comité de révision de la CCT 1986-02, datée du 6 juin 1986 (révisant l'Ordonnance du CTCF n° R-37470)

Décision du Comité de révision de la CCT, datée du 17 septembre 1985

Ordonnance du CTCF de la CCT n° R-30933, datée du 23 mai 1980

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, ch. N-17

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 3, 110, 112, 113, 117, 272

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2, arts. 93, 106, 276

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire, DORS/88-41

With respect to the third issue, the Agency noted that the interchange at Hochelaga served as a siding for the two companies located near CP's Hochelaga yard. Any legal rights of Montreal East shippers in respect of CN's and CP's decision to interchange their traffic for operational reasons would appear to be a matter within the jurisdiction of a court of law. With respect to the application of s. 93 of the *Railway Act*, the Agency noted that the CTC Review Committee decision dated June 6, 1986 denied that Montreal East shippers have any "rights" at Hochelaga.

Finally, with respect to issues four and five, the Agency found that CN had violated the statutory notice period provisions of subs. 117(1) of the NTA, 1987 for increasing a rate, and that the NTA, 1987 and the Regulations supercede the affected RTC Orders which were based on the former *National Transportation Act*. While the prescribed RTC rates fall within the maximums as set out in the Regulations, the Agency was of the view that there was a conflict in respect of CN's right to make a business decision on the level of rates it may set for traffic at these points.

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

CTC Review Committee Decision 1986-02, dated June 6, 1986 (reviewing CTC-RTC Order No. R-37470)

CTC Review Committee Decision dated September 17, 1985

CTC-RTC Order No. R-30933, dated May 23, 1980

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 3, 110, 112, 113, 117, 272

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 93, 106, 276

Railway Interswitching Regulations, SOR/88-41

DÉCISION

Historique

Le 24 novembre 1987, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (demandeur ou CN) a déposé une demande auprès du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) pour obtenir la rescision de certaines ordonnances du CTCF applicables à Montréal-Est, au Québec, et Hamilton, North Bay et Toronto, en Ontario. Selon le CN, la rescision desdites ordonnances éliminerait tout risque de conflit, de contradiction ou de confusion entre ces ordonnances et la nouvelle *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.R.C 1987, ch. 34, (LNT 1987), ainsi que le nouveau *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* (Règlement). La demande a trait aux ordonnances suivantes :

Ordonnances du CTCF N^{os}	Date	Endroit
R-32218	19 mai 1981	Montréal-Est et Ontario
R-33080	22 décembre 1981	Montréal-Est
R-35338	29 juin 1983	Montréal-Est
R-36846	28 juin 1984	Ontario
R-36847	28 juin 1984	Montréal-Est
R-37470	15 novembre 1984	Montréal-Est
R-38528	1er octobre 1985	Montréal-Est
R-38927	20 janvier 1986	Ontario
R-39175	10 mars 1986	Montréal-Est

(REMARQUE : L'ordonnance n^{o} R-37470 a été rescindée par l'ordonnance n^{o} R-38528 du CTCF.)

Les prix d'interconnexion en question ont été prescrits dans le tarif CNRE 9456-A, CTC (F)E 4313. Les articles 660, 670, 680, 690 et 700 de ce tarif sont applicables à Montréal, au Québec. En Ontario, l'article 630 était applicable à Hamilton, l'article 760 à North Bay, et les articles 800, 810, 820 et 830, à Toronto.

La demande du CN a fait l'objet d'oppositions de la part du Canadien Pacifique Limitée (CP), d'Union Carbide (UC), de Produits Petro-Canada (PPC) et de Shell Canada (Shell).

Le 19 février 1988, le CN a également fait part à l'Office de son intention d'annuler les articles tarifaires en vigueur, à partir du 1er mars 1988, sauf

DECISION

Background

On November 24, 1987, the Canadian National Railway Company (the applicant or CN) applied to the Railway Transport Committee (RTC) for the rescission of certain RTC Orders applicable at Montreal East, Quebec; and Hamilton, North Bay and Toronto, Ontario. The rescission of said orders would, according to CN, eliminate any possible conflict, inconsistency or confusion between these orders and the new *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34 (NTA, 1987) as well as the new *Railway Interswitching Regulations* (Regulations). The orders in question are as follows:

RTC Order No.	Date	Location
R-32218	May 19, 1981	Montreal East and Ontario
R-33080	Dec. 22, 1981	Montreal East
R-35338	June 29, 1983	Montreal East
R-36846	June 28, 1984	Ontario
R-36847	June 28, 1984	Montreal East
R-37470	Nov. 15, 1984	Montreal East
R-38528	Oct. 1, 1985	Montreal East
R-38927	Jan. 20, 1986	Ontario
R-39175	March 10, 1986	Montreal East

(NOTE: Order No. R-37470 was rescinded by RTC Order No. R-38528)

The rates in question were filed in tariff CNRE 9456-A, CTC (F)E 4313. Items 660, 670, 680, 690, 700 of this tariff were applicable at Montreal, Quebec. In Ontario, item 630 was applicable at Hamilton, item 760 was applicable at North Bay and items 800, 810, 820 and 830 were applicable at Toronto.

CN's application was opposed by Canadian Pacific Limited (CP), Union Carbide (UC), Petro-Canada Products (PCP) and Shell Canada (Shell).

On February 19, 1988, CN also advised the Agency that it intended to cancel the current tariff items as of March 1, 1988 unless otherwise advised

si cet organisme s'y opposait, et d'appliquer les tarifs prescrits par le Règlement. Le 23 février 1988, l'Office a répondu au CN qu'il devrait se conformer aux exigences de l'article 117 de la LNT 1987, selon lequel toute hausse des prix doit faire l'objet d'un préavis de trente (30) jours par la compagnie de chemin de fer. Le 1er mars 1988, le CN a unilatéralement annulé les articles tarifaires visés par les ordonnances du CTCF.

Position d'Union Carbide

UC a contesté la demande de rescision déposée par le CN en faisant valoir que les expéditeurs de Montréal-Est n'avaient pas été consultés par le CN ni par le CP lorsqu'il a été décidé d'abandonner le lieu de correspondance d'Hochelaga, où l'on effectuait l'interconnexion du trafic ferroviaire entre le CN et le CP à Montréal-Est. UC soutient que les compagnies ont décidé unilatéralement de fermer Hochelaga, dans leur seul intérêt. Après l'adoption de la LNT 1987, le CN et le CP ont convenu que Saint-Luc-Parsley serait le seul lieu de correspondance dans toute la région de Montréal. Selon UC, cette modification aurait pour effet de reclasser cette entreprise dans la zone 4 du tableau des prix d'interconnexion, qui figure en annexe du Règlement. Par ailleurs, l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, ch. R-2 (LCF) exige que les droits dévolus à l'expéditeur dans un lieu de correspondance et les avantages que ce lieu présente pour lui soient préservés en cas d'abandon de ce lieu (référence : décision du Comité de révision concernant Montréal-Est, 17 septembre 1985). Toujours d'après UC, l'article 93 s'applique en l'espèce, compte tenu des nombreux contrats d'achat et de fusion conclus par les compagnies ferroviaires ci-après et qui ont eu des répercussions directes sur la configuration du réseau et les droits des expéditeurs, à Montréal-Est :

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord
Compagnie canadienne du chemin de fer du Nord québecois
Chateauguay and Northern Railway Company
Montreal Terminal Railway Company

Les ordonnances relatives à Montréal-Est protégeant les accords spéciaux d'interconnexion à Montréal, de même que les droits des expéditeurs, la requête faite par le CN pour obtenir une rescision doit être rejetée. Hochelaga doit

by the Agency and to apply the charges prescribed pursuant to the Regulations. The Agency advised CN on February 23, 1988 that it was to have due regard for the statutory requirements of section 117 of the NTA, 1987 which provides for a 30 day notice period before a railway rate is increased. On March 1, 1988, CN unilaterally cancelled the tariff items affected by the RTC orders.

Position of Union Carbide

UC was opposed to CN's application for rescission on the basis that historically, Montreal East shippers were never consulted by CN and CP when the decision to abandon the Hochelaga interchange (where Montreal East traffic was interswitched between CN and CP) was made. UC states that the closure of Hochelaga was a unilateral railway decision that was made for railway convenience. With the passage of the NTA, 1987, CN and CP mutually agreed that the St. Luc / Parsley interchange would serve as the only interchange for the Montreal area. According to UC, this would put them in zone 4 of the Regulation's Schedule of applicable rates. In addition, section 93 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, (RA) requires that the shipper's rights and benefits arising out of any interchange point be preserved upon the abolition of such a point (Reference: Review Committee Decision of September 17, 1985 respecting Montreal East). Section 93 was applicable in this case, according to UC, because of the numerous agreements for purchase and amalgamation involving the following railways which directly affected the trackage and shippers rights at Montreal East:

Canadian National Railway Company
Canadian Northern Railway Company
Canadian Northern Quebec Railway Company

Chateauguay and Northern Railway Company
Montreal Terminal Railway Company

As the orders relating to Montreal East protect the special interswitching arrangements at Montreal as well as shippers rights, CN's application for rescission must be denied. Hochelaga should continue, for purposes of determining distance and

continuer à être considéré comme lieu de correspondance lorsqu'on veut déterminer la distance et la zone tarifaire.

UC a aussi déclaré que le CN ne l'avait jamais avisée de son intention d'abroger, à compter du 1er mars 1988, les articles tarifaires applicables à Montréal-Est. Un délai de trente jours ne s'est donc pas écoulé, et l'Office n'a pas autorisé de délai plus court, si bien que la décision du CN viole le paragraphe 117(1) de la LNT 1987.

Position de Produits Petro-Canada

PPC a souligné, comme UC, que le CN n'a pas consulté les expéditeurs dont les marchandises font l'objet d'une interconnexion pour changer de réseau à Hochelaga, et que le CN a conclu une entente avec le CP pour effectuer des manœuvres d'interconnexion à Saint-Luc, mais qu'il a continué à facturer les prix d'interconnexion applicables à partir d'Hochelaga. En vertu du nouveau règlement, PPC doit ainsi payer le prix d'interconnexion plus élevé calculé à partir de Saint-Luc, et non celui moins élevé calculé à partir d'Hochelaga. En outre, la Commission canadienne des transports n'a jamais autorisé l'abandon du lieu de correspondance d'Hochelaga, ni tenu d'audiences publiques sur la question, ni fourni d'occasion aux expéditeurs de Montréal-Est de faire valoir leur point de vue en la matière. PPC demande donc que la rescision des ordonnances relatives aux prix d'interconnexion du CN à Montréal-Est soit conditionnelle au rétablissement d'Hochelaga comme lieu de correspondance réel ou théorique pour des raisons de tarification. PPC s'est aussi opposé à l'abrogation par le CN, à compter du 1er mars 1988, des articles tarifaires applicables à Montréal-Est. Ces prix, fixés par les ordonnances en question, n'étaient pas supérieurs aux prix d'interconnexion fixés par l'Office pour l'année 1988. PPC allègue qu'il n'y a aucune contradiction entre les prix imposés, ni aucune disparité avec l'article 112 de la LNT 1987. PPC a en outre remarqué que les prix fixés étaient conformes à l'article 113 de la LNT 1987 et que l'initiative du CN ne remplissait pas les exigences de la LNT 1987.

zone, as the point of interchange.

UC also stated that it had never received notification by CN that it intended to cancel the tariff items applicable at Montreal East effective March 1, 1988. A period of 30 days had therefore not elapsed, nor had the Agency granted a shorter period and CN is thus in violation of subsection 117(1) of the NTA, 1987.

Position of Petro Canada Products

PCP also noted, as had UC, that CN had not consulted shippers, whose traffic was interchanged at Hochelaga, and that it had entered into an agreement to exchange traffic at St. Luc with CP while still assessing the interswitching charges applicable at Hochelaga. PCP is therefore, pursuant to the new Regulations, subject to the higher interswitching rate from St. Luc rather than the lower rate from Hochelaga. Further, the Canadian Transport Commission (CTC) has never authorized or held a public hearing regarding the elimination of Hochelaga as an interchange point nor had the Montreal East shippers ever had an opportunity to comment on this matter. As a condition for rescinding the present orders governing CN's interswitching rates at Montreal East, the company requests that Hochelaga be deemed and/or reinstated as the interchange point. PCP also opposed CN's cancellation of the tariff items applicable at Montreal East, effective March 1, 1988. The said rates, which were prescribed by the said orders, did not exceed the interswitching rates prescribed by the Agency for 1988. PCP denied that there was any legal conflict between the rates nor was there any conflict with section 112 of the NTA, 1987. In addition, PCP submitted that the prescribed were the lawful rates as provided for in section 113 of the NTA, 1987 and CN's action did not conform to the requirements of the NTA, 1987.

Position de Shell Canada

Shell a contesté la mesure tarifaire prise par le CN le 1er mars 1988 parce qu'elle ne voyait aucune contradiction entre les prix d'interconnexion prescrits et les ordonnances du CTCF, dans la mesure où les nouveaux prix ne sont que des maximums. Shell a en outre souligné qu'il serait prématuré d'autoriser l'abrogation des taux puisque les groupes de travail sur l'interconnexion avaient convenu de repousser d'un an les audiences publiques sur les questions de manœuvres interréseaux pour permettre à toutes les parties d'acquérir plus d'expérience dans l'application du nouveau règlement.

Position du Canadien Pacifique Limitée

Le CP s'est opposé à la demande du CN visant la rescision des ordonnances du CTCF. Selon le CP, le CN n'a nullement prouvé que les prix fixés par les ordonnances n'étaient pas compensatoires, ni que l'organisme de réglementation manquait d'éléments pour étudier la demande. Le CP ne voit aucune contradiction entre les prix fixés par le CTCF pour Montréal-Est et les nouveaux prix maximaux imposés par le Règlement puisque les premiers n'excèdent pas les prix inscrits dans l'annexe du Règlement et n'ont jamais été abrogés. Les prix fixés sont parfaitement légaux puisqu'ils figurent dans les tarifs du CN. En outre, le CN n'a pas prévu de délai de 30 jours, contrairement aux exigences du paragraphe 117(1) de la LNT 1987; par conséquent, les nouveaux prix du CN ne pouvaient être considérés comme étant en vigueur.

Position de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Le CN a soutenu que les prix en question n'étaient pas compensatoires à Montréal-Est, comme l'a déclaré le CTCF le 15 novembre 1984 lorsqu'il a ordonné au CN de hausser ses prix. Cette décision a été infirmée par le Comité de révision, du fait que les prix d'interconnexion spéciaux ne doivent pas obligatoirement être compensatoires selon la Loi. Dans sa décision, le Comité ne conteste nullement que ces prix ne sont pas compensatoires. Selon le CN, le nouveau règlement fixe les prix maximaux, mais laisse toute latitude au transporteur de demander des prix moins élevés, pourvu qu'ils soient compensatoires. Le CN ne peut cependant pas se prévaloir de ce

Position of Shell Canada

Shell opposed CN's tariff action of March 1, 1988 as it perceived no conflict between the prescribed interswitching rates and the RTC orders inasmuch as the new rates are only maximums. In addition, Shell stated that it would be premature to allow this cancellation of rates as the interswitching working groups had agreed to postpone public hearings for one year on interswitching issues in order that all parties may gain experience with the new Regulations.

Position of Canadian Pacific Limited

CP was opposed to CN's application for rescission of the RTC orders. CP alleged that CN had provided no evidence that the rates in the orders were non-compensatory and that the regulator therefore lacked sufficient information to consider the application. CP saw no conflict between the RTC prescribed rates at Montreal East and the new maximum regulated rates, as the rates in question did not exceed the scheduled rates and had not been disallowed. The prescribed rates were the lawful rates as they were set out in CN's own tariffs. In addition, CN had not provided a 30 day notice period as required pursuant to subsection 117(1) of the NTA, 1987 and therefore CN's new rates were not in effect.

Position of Canadian National Railway Company

CN maintained that the rates in question were non-compensatory at Montreal East, as declared by the RTC on November 15, 1984 when it ordered CN to raise its rates to compensatory levels. While this decision was overturned by the Review Committee, it was on the ground that special switching rates need not be compensatory by law. The decision, however, never disputed that those rates were non-compensatory. According to CN, the new Regulations prescribe the maximum rates but leave the decision to charge lower rates to the carrier, as long as they are compensatory. This initiative is being denied CN through the continued application of the orders in question. Further,

privilège, puisque les ordonnances contestées sont toujours en vigueur. En outre, l'article 112 de la LNT 1987 exige maintenant que tous les prix demandés par un transporteur soient compensatoires. Le CN en a conclu que les prix prescrits par les ordonnances du CTCF n'étaient pas compensatoires, et qu'ils étaient donc illégaux et contraires à la LNT 1987, et que les seuls prix applicables étaient les prix maximaux indiqués dans l'annexe du Règlement pour 1988. L'article 117, selon lequel il faut donner un préavis de 30 jours aux expéditeurs avant toute hausse de tarif, ne s'applique pas, puisque le libellé du paragraphe 112(2) est impératif, et que l'article 117 perpétuerait une situation illégale pendant encore 30 jours.

section 112 of the NTA, 1987 now requires every rate to be compensatory and, in this matter, CN concluded that the RTC orders prescribed rates that were non-compensatory and therefore illegal and in conflict with the NTA, 1987. CN stated that the maximum rates as set out in the 1988 Schedule were thus the only applicable rates in this instance. Section 117 (which provides for a 30 day notice period to shippers for any rail freight rate increase) was not applicable as subsection 112(2) is imperative and would perpetuate an illegal situation for another 30 days.

Le CN a par ailleurs affirmé que l'article 93 de la LCF ne s'appliquait pas puisqu'il vise uniquement des ententes conclues entre compagnies ferroviaires. Aucune entente de ce type n'est en cause dans ce cas. Le problème découle plutôt d'une contradiction entre les ordonnances antérieures de la CCT et la LNT 1987. Selon le CN, la nouvelle loi a préséance sur tout règlement existant. L'application des prix fixés par le CTCF se traduirait par l'imposition de prix d'interconnexion inférieurs pour des points plus éloignés du lieu de correspondance que d'autres, qui en sont plus proches. L'Office ne devrait pas entériner une telle aberration.

CN stated that section 93 of the RA was inapplicable because it dealt with agreements entered into by railway companies. No such agreement was involved here, but rather a legislative conflict between former orders of the CTC and the NTA, 1987. The new law had, according to CN, precedence over any previous regulations. The application of the RTC rates would result in the imposition of lower interswitching rates for greater distance points from the interchange than points which were closer thereto. Such a situation should not be sanctioned by the Agency.

REMARQUE : Aucune réponse n'a été reçue des expéditeurs touchés par la demande du CN à Hamilton, North Bay et Toronto.

NOTE: No replies were received by any of the shippers affected by CN's application at Hamilton, North Bay and Toronto.

Constatations

Après étude des allégations des parties, l'Office a déterminé que les questions suivantes revêtaient une importance primordiale au sujet de la demande de CN :

1. La nouvelle LNT 1987 reconnaît-elle l'existence de lieux de correspondance théoriques (qui n'existent que pour des raisons de tarification) ?

2. Quels sont les prix d'interconnexion en vigueur à Montréal-Est, Hamilton, North Bay et Toronto ?

Findings

In reviewing the submissions of all parties, the Agency finds the following issues to be of primary significance in respect of CN's application:

1. Does the NTA, 1987 recognize notional interchanges (interchanges that exist only for rate making purposes)?

2. Which interswitching rates are applicable at Montreal East, Hamilton, North Bay and Toronto?

3. Quels sont les droits des expéditeurs de Montréal-Est au lieu de correspondance théorique d'Hochelaga ? L'article 93 de la LCF s'applique-t-il au cas de Montréal-Est ?

4. L'annulation unilatérale par le CN des articles du tarif, visés par les ordonnances du CTCF, est-elle en contradiction avec l'article 117 de la LNT 1987, qui oblige les compagnies ferroviaires à fournir un préavis de 30 jours avant toute augmentation de prix ? Quel recours éventuel les expéditeurs peuvent-ils avoir ?

5. Les ordonnances du CTCF visées par la demande doivent-elles être abrogées ?

Voici une étude chronologique des divers sujets abordés précédemment :

1. Lieux de correspondance théoriques

On trouve à l'article 110 de la LNT 1987 la définition de « lieu de correspondance » ci-après :

> « Lieu où la ligne d'une compagnie de chemin de fer est raccordée avec celle d'une autre compagnie de chemin de fer et où des wagons chargés ou vides peuvent être garés jusqu'à leur livraison ou réception par cette autre compagnie; »

Les lieux de correspondance théoriques, aussi connus sous le nom de lieux de correspondance « fantômes », sont des lieux de correspondance qu'on a déménagés ou qui n'existent plus, mais qui conservent une existence théorique, pour les besoins de la tarification. Depuis l'adoption de la nouvelle LNT 1987, toutefois, les lieux de correspondance théoriques ne sont plus reconnus même pour les besoins de la tarification. L'article 110 fait clairement état d'un raccordement qui existe entre les voies de deux compagnies de chemin de fer (ou plus), où des wagons chargés ou vides peuvent être garés jusqu'à leur livraison à l'autre compagnie ou leur réception par cette dernière. Les lieux de correspondance fantômes ne répondent pas à tous les critères relatifs aux « lieux de correspondance », et l'on ne peut donc se servir de celui d'Hochelaga pour déterminer les zones tarifaires d'interconnexion valables pour les expéditeurs de Montréal-Est. Prendre un lieu de correspondance réel comme point de référence à l'un ou l'autre des endroits en cause n'empêche toutefois pas le CN de demander à un expéditeur un prix semblable à celui qu'il

3. What are the Montreal East shippers rights at the notional Hochelaga interchange? Is section 93 of the RA applicable at Montreal East?

4. Was CN's unilateral cancellation of the tariff items (as affected by the RTC orders) in conflict with the 30 day notice required for an increase in rates, pursuant to section 117 of the NTA, 1987? What remedies, if any, are available to the shippers?

5. Should the RTC orders in question be repealed?

The following is a chronological analysis of each of the issues noted above:

1. Notional Interchanges

Section 110 of the NTA, 1987 provides the following definition of an interchange:

> "interchange" means a place where the line of a railway company connects the line of another railway company and where loaded or empty cars may be stored until delivered or received by that other company;"

Notional interchanges, also known as "phantom" or "ghost" interchanges, are interchanges that once existed but were physically moved to a different location or have ceased to exist except as paper interchanges for rate purposes. With the passage of the NTA, 1987 however, phantom interchanges are no longer recognized even for rate purposes. Clearly, section 110 specifies an existing connection of tracks between two (or more) companies where empty or loaded cars may be stored until delivered or received by the other company. Phantom interchanges do not meet the criteria of an "interchange" and therefore the Hochelaga interchange may not be used for the purpose of establishing zones of distance for Montreal East shippers. The use of an actual existing interchange as a reference point at any one of the locations in question does not preclude CN however, from charging a rate to a shipper that may be similar to a rate taken from a phantom interchange. The Regulations only specify the maximum rate that may be charged by the terminal carrier. It should also be noted however, that even though CN and CP

demanderait compte tenu d'un lieu de correspondance fantôme. En effet, le Règlement précise seulement le prix maximum qui peut être facturé par le transporteur de tête de ligne. Il faut aussi noter cependant que même si le CN et le CP considèrent le terminal Saint-Luc-Parsley comme le lieu de correspondance de la région de Montréal, tout autre lieu de correspondance conforme aux critères de la LNT 1987 peut, à la demande d'un expéditeur, être considéré comme lieu de correspondance utilisé pour déterminer sa zone tarifaire. De plus, ni le Règlement ni la LNT 1987 n'empêchent les parties concernées de conclure une entente au sujet de prix semblables à ceux qui auraient été exigés si le lieu de correspondance théorique était toujours existant.

2. Prix

En vertu de l'article 112 de la LNT 1987, tous les prix demandés par les compagnies ferroviaires doivent être compensatoires. Quel prix faut-il donc utiliser pour Montréal-Est, Hamilton, North Bay et Toronto ? Le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire comporte en annexe un barème annuel de prix d'interconnexion où figurent les prix maximums qu'un transporteur de tête de ligne peut exiger. L'Office est chargé de déterminer ces prix, qui sont fondés sur les coûts d'interconnexion du CN et du CP pour divers lieux de correspondance de leurs réseaux respectifs. Il peut arriver qu'un prix du barème, en vigueur dans un certain lieu de correspondance, ne soit pas compensatoire en raison de circonstances locales, alors qu'il dépasse largement le « coût du transport visé » dans un autre endroit. Les prix indiqués dans l'annexe du Règlement sont donc compensatoires à l'échelle du Canada, mais pas nécessairement pour un lieu de correspondance donné. Sauf si l'Office en décide autrement, les prix de l'annexe continueront d'être calculés pour l'ensemble du réseau, et non d'après une liste de prix déterminés, compensatoires en un endroit donné. Le transporteur de tête de ligne, en l'occurrence le CN, est donc libre de demander le prix qu'il veut à Montréal-Est, Hamilton, North Bay et Toronto, jusqu'à concurrence des maximums indiqués dans l'annexe. Il n'est pas illégal de demander moins que les maximums autorisés, comme le laisse supposer le CN, car les prix d'interconnexion sont compensatoires pour l'ensemble du Canada. En fait, si l'Office retirait au transporteur de tête de ligne son droit d'exiger les prix qu'il veut (jusqu'à concurrence du maximum

have deemed St. Luc/Parsley as the interchange point for Montreal, any interchange point that meets the criteria as specified in the NTA, 1987 can be, upon application by a shipper, considered as the interchange for establishing the zone of distance for that shipper. Further, nothing in the Regulations or the NTA, 1987 would preclude the affected parties from reaching an agreement, in respect of similar rates to those that would have applied had the notional interchange still existed.

2. Rates

Section 112 of the NTA, 1987 provides that all rates shall be compensatory. Which rates are therefore applicable at Montreal East, Hamilton, North Bay and Toronto? The Regulations provide a yearly schedule of interswitching rates that are the maximum permissible rates that may be charged by a terminal carrier. The Agency is responsible for the determination of these rates which are based on the system-wide costs of both CN and CP at various interchanges across Canada. While a scheduled rate at a specific interchange may be non-compensatory due to local circumstances, it may be considerably higher than "compensatory" at another location. The rates set out in the Schedule of the Regulations are, therefore, compensatory on a Canada-wide basis and not necessarily at a specific interchange. Until the Agency decides otherwise, the Schedule of rates will continue to be calculated on a system-wide basis and not on the basis of an interchange by interchange listing of specific rates compensatory at that particular location. The terminal carrier, in this case CN, is therefore free to charge whatever rate it chooses at Montreal East, Hamilton, North Bay and Toronto up to the maximums as set out in the Schedule. Charging less than the maximums is not illegal, as CN implies, as the said rates are compensatory for all of Canada. Indeed, for the Agency to deny the terminal carrier the right to charge whatever rate it chooses (up to the maximum) would be contrary to the intent of the National Transportation policy as set out in section 3 of the NTA, 1987.

autorisé), il irait à l'encontre de l'esprit de la politique nationale sur les transports, énoncée à l'article 3 de la LNT 1987.

3. Droits des expéditeurs au lieu de correspondance d'Hochelaga

Le lieu de correspondance d'Hochelaga sert présentement de voie de débord à deux sociétés établies près de la gare de triage d'Hochelaga du CP. À l'origine, les voies appartenaient au CN, mais elles ont été cédées au CP à la suite d'une entente intervenue entre transporteurs et expéditeurs lorsque les voies du CN qui mènent au lieu de correspondance du CN-CP ont été abandonnées, comme le CTCF l'avait autorisé par son ordonnance n° R-30933, du 23 mai 1980. Cet abandon, effectué conformément aux dispositions de l'article 106 de la LCF, a été jugé nécessaire pour des raisons d'exploitation et de sécurité. On trouvera tous les détails voulus sur cette décision dans les dossiers 39310.141, 26782.521 et 49789 de la Commission canadienne des transports, où l'on fait notamment référence à un protocole d'entente daté du 6 juillet 1979 intervenu entre M. E. Benoît du CP et M. Y. H. Masse du CN, concernant l'interconnexion du trafic d'Hochelaga au lieu de correspondance de Saint-Luc-Parsley pour des raisons d'exploitation. Il incombe à un tribunal de déterminer quels sont les droits des expéditeurs de Montréal-Est à la suite de la décision du CN et du CP d'effectuer leurs manœuvres d'interconnexion à Saint-Luc, au lieu d'Hochelaga, pour des raisons d'exploitation.

UC fait expressément référence aux motifs de la décision du Comité de révision (1986-02), du 6 juin 1986, et à l'article 93 de la LCF pour appuyer ses allégations sur la préservation des droits des expéditeurs à Hochelaga. L'article 93 comporte des dispositions sur la sauvegarde des droits et des prétentions des expéditeurs en cas de « traités » relatifs à la vente, la location ou la fusion de compagnies de chemin de fer. La décision 1986-02 a trait à une demande présentée par le CP et par UC pour demander la révision de l'ordonnance n° R-37470 du CTCF. Cette ordonnance enjoignait le CN de relever ses « prix » à des « niveaux compensatoires » pour Montréal-Est. La décision du Comité de révision a infirmé l'ordonnance du CTCF et réinstitué les prix antérieurs. Il importe de noter cependant que cette décision ne visait pas à confirmer ou non la nature compensatoire des

3. Shippers' Rights at Hochelaga

The interchange at Hochelaga presently serves as a siding for two companies located near CP's Hochelaga Yard. The tracks originally belonged to CN but were transferred to CP based on an agreement between the carriers and shippers when the CN tracks leading to the CN/CP interchange were removed as authorized by RTC Order No. R-30933, dated May 23, 1980. The abandonment, made pursuant to section 106 of the RA, was deemed necessary for operational and safety related reasons. Full details of the abandonment can be found in CTC Record files Nos. 39310.141, 26782.521 and 49789. There is also reference made in the CTC Record files to a letter of accord dated July 6, 1979 between Mr. E. Benoit of CP and Mr. Y.H. Masse of CN respecting the interswitching of the Hochelaga traffic at the St. Luc/Parsley interchange for operational reasons. Any legal rights of Montreal East shippers would appear to be a matter within the jurisdiction of a court of law in respect of CN's and CP's decision to interchange their traffic, for operational reasons, from St. Luc rather than Hochelaga.

UC specifically refers to the Review Committee "Reasons for Decision" (1986-02), dated June 6, 1986 and section 93 of the RA as the basis for preserving shippers' rights at Hochelaga. Section 93 provides for the saving of rights and claims of shippers in respect of agreements for the sale, lease or amalgamation of a railway. Decision 1986-02 relates to an application by CP and UC for a review of RTC Order No. R-37470. The said Order directed CN to raise its rates to compensatory levels at Montreal East. The Review Committee decision in effect overturned the RTC Order and re-established the previous rates in existence. It is important to note however, that this decision was not based on the compensatory nature of the rates but rather whether the said rates were required to be compensatory for the purpose of special interswitching at Montreal East. The Review

prix pratiqués, mais plutôt à établir si ces prix devaient ou non être compensatoires pour les « manœuvres inter-services spéciales effectuées à Montréal-Est ». Le Comité a jugé que ces prix spéciaux n'étaient pas des « taux [prix] de transport de marchandises » et qu'en conséquence, il n'était pas nécessaire qu'ils soient compensatoires, comme il est précisé dans l'ordonnance n° R-37470 du CTCF, conformément à l'article 276 de la LCF.

La décision du Comité, partiellement citée par UC, précise en effet :

> [Traduction] « ... nous estimons fondée l'allégation du CP selon laquelle les expéditeurs à Montréal-Est ont conservé les droits et privilèges dont ils jouissaient à l'embranchement Vulcan, nommément que l'embranchement Vulcan soit considéré comme un point d'échange et que tout échange de trafic à cet endroit soit régi par l'ordonnance générale T-12. »

Par contre, cette décision se poursuit par l'extrait ci-après qui nie que les expéditeurs de Montréal-Est puissent, en vertu de l'article 93 de la Loi, avoir des « droits » quant au lieu de correspondance d'Hochelaga :

> « Le CP ne nous a cependant pas convaincu que les droits et privilèges se rapportant à l'embranchement Vulcan obligent le CN à publier des taux spéciaux régis par l'ordonnance générale T-12 en ce qui concerne les manœuvres inter-services effectuées au point d'échange Hochelaga, rue Moreau. Bien que l'article 93 protège les droits et privilèges qui ont pu exister avant la fusion de deux compagnies ferroviaires, il ne crée aucun droit ou privilège qui n'existait déjà au moment de la fusion. Rappelons que, pour qu'il y ait eu des manœuvres inter-services à l'embranchement Vulcan, soit par la Canadian Northern Quebec Railway (CNQR), soit par la Montreal Tramways Company (MTC), en vertu des dispositions de l'Ordonnance générale T-12, le trafic devait être transféré de d'Hochelaga, rue Moreau, à l'embranchement Vulcan. Supposer que le CN doit maintenant effectuer des manœuvres inter-services entre Hochelaga, rue Moreau, et des points situés à une distance d'au plus quatre milles de l'embranchement Vulcan, c'est manifestement attribuer un avantage qui n'existait pas au moment de l'acquisition de la ligne MTC par le CN. Bien que le CN ait continué de publier pour Montréal-Est des taux spéciaux de manœuvres inter-services comparables aux

Committee found that these special rates were not "freight rates" and were thus not required to be compensatory as specified by RTC Order No. R-37470, pursuant to section 276 of the RA.

The Review Committee's decision did, in effect, as quoted in part by UC, note that

> "...there is merit to CP's argument that Montreal East shippers have preserved rights and benefits at the Vulcan siding; such rights being among other things that the Vulcan siding should be considered as an interchange point and that any interchange of traffic at this particular point should be governed by General Order T-12".

However, the decision also continues with the following extract that effectively denies that Montreal East shippers have any section 93 "rights" at Hochelaga.

> "However CP has not convinced us that such preserved rights and benefits at the Vulcan siding create an obligation on the part of CN to publish rates that would be governed by General Order T-12 with respect to those interswitching movements occurring at the Hochelaga/Moreau St. interchange point. While section 93 protects rights and benefits which may have existed prior to an amalgamation between two railway companies, it does not create new rights and benefits which did not exist at the time of the amalgamation. It must be remembered that in order for traffic to have been interswitched at Vulcan Siding by either the Canadian Northern Quebec Railway (CNQR) or the Montreal Tramways Company (MTC) under the provisions of General Order T-12, such traffic had to be transferred from Hochelaga/Moreau St. to Vulcan Siding. To suggest that CN must now interswitch traffic from Hochelaga/Moreau St. point within four miles of the Vulcan Siding would clearly be a benefit which did not exist at the time of the purchase of the MTC line by CN. Although CN continued to publish special interswitching rates for Montreal East that were comparable to the statutory rate, there is no evidence that such interswitching rate is a recognition by CN of

taux prévus par la Loi, rien ne prouve qu'elle l'ait fait parce qu'elle y était obligée par l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*. »

4. Légalité du changement de tarif effectué par le CN le 1er mars 1988

Le paragraphe 117(1) de la LNT 1987 comporte le passage suivant :

> « La compagnie de chemin de fer qui a l'intention de modifier un tarif par une hausse de prix publie la modification au moins trente jours avant la date de sa prise d'effet, ou dans le délai plus court fixé par l'Office. »

Dans une lettre du 19 février 1988, le CN a avisé l'Office et toutes les parties concernées qu'il prévoyait annuler, à compter du 1er mars 1988, les articles du tarif en vigueur, si cet organisme ne s'y opposait pas, et appliquer les prix prescrits par le Règlement. L'Office a expressément enjoint le CN, le 23 février 1988, de « ... respecter les exigences légales de l'article 117 de la LNT 1987 ». Le CN a décidé de ne pas tenir compte de cette directive et d'annuler effectivement, le 1er mars 1988, les articles dont il s'agit, si bien que le délai de préavis a été de 11 jours seulement. Le CN n'a donc pas donné le préavis exigé par la Loi avant d'augmenter son tarif.

5. Rescision des ordonnances du CTCF visées

L'Office considère, conformément à l'article 272 de la LNT 1987 (dispositions transitoires et corrélatives), que la LNT 1987 et le Règlement actuels priment sur les ordonnances visées du CTCF, qui se fondent sur la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, ch. N-17. Les ordonnances du CTCF indiquent les prix qu'il faut appliquer à Montréal-Est, Hamilton, North Bay et Toronto. Certes, les prix prescrits par le CTCF ne dépassent pas les maximums indiqués dans l'annexe du Règlement, mais les ordonnances de ce comité vont à l'encontre du droit du CN de prendre une décision commerciale quant aux prix à exiger pour les manœuvres d'interconnexion dans les villes en question. Manifestement, le CN devrait avoir la possibilité de demander le prix qu'il considère

an obligation to do so under the provisions of section 93 of the *Railway Act*."

4. Legality of CN's Tariff Action of March 1, 1988

Section 117(1) of the NTA, 1987 provides as follows:

> "Where a railway company proposes to amend a tariff by increasing a rate set out therein, the amendment shall be published at least thirty days before its effective date or within such shorter period before its effective date as the Agency may determine."

CN, by letter dated February 19, 1988, advised the Agency and all parties concerned that it intended to cancel the current tariff items as of March 1, 1988, unless otherwise advised by the Agency and to apply charges prescribed pursuant to the Regulations. CN was specifically directed by the Agency, on February 23, 1988, to have "... due regard for the statutory requirements of section 117 of the NTA, 1987". CN chose to ignore this directive and cancelled the items in question on March 1, 1988, resulting in a notice period of only eleven (11) days. Thus CN has never given the legally required notice period for increasing a rate.

5. Rescission of the Affected RTC Orders

It is the view of the Agency that the NTA, 1987 and Regulations supersede, pursuant to section 272 of the NTA, 1987 (Transitional and Related Provisions), the affected RTC Orders which are based on the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17. The RTC Orders prescribe the rates applicable at Montreal East, Hamilton, North Bay and Toronto. While the prescribed RTC rates fall within the maximums as set out in the Schedule of the Regulations, there is a conflict in respect of CN's right to make a business decision on the level of rates it may set for traffic at these cities. Clearly, CN should have the option to charge whatever rate it chooses up to the maximum rates as provided for in the Schedule. The RTC orders should therefore be repealed as having no effect

approprié, jusqu'à concurrence des maximums indiqués dans l'annexe du Règlement. Les ordonnances du CTCF doivent donc être considérées comme nulles et non avenues dans le contexte législatif et réglementaire actuel.

Conclusion

L'Office national des transports conclut par les présentes ce qui suit :

1. Les lieux de correspondance théoriques n'avaient pas d'existence légale le 1er janvier 1988 et les ententes spéciales d'interconnexion en vigueur à Montréal-Est, au Québec, et à Hamilton, North Bay et Toronto, en Ontario, relatives aux lieux de correspondance théoriques, ne sont plus valides.

2. Un transporteur de tête de ligne peut demander les prix qu'il considère appropriés jusqu'à concurrence des maximums établis dans l'annexe du Règlement. Par ailleurs, le Règlement s'applique aux endroits mentionnés ci-dessus.

3. L'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer* n'est pas applicable au lieu de correspondance d'Hochelaga, à Montréal-Est, au Québec.

4. Le CN contrevient aux dispositions du paragraphe 117(1) de la LNT 1987 et les prix qu'il exige actuellement sont illégaux jusqu'à ce que cette compagnie ferroviaire ait effectivement donné un préavis de 30 jours.

5. Toutes les ordonnances du CTCF relatives à Montréal-Est, au Québec, et à Hamilton, North Bay et Toronto, en Ontario, sont par les présentes abrogées.

within the present legislative and regulatory framework.

Conclusion

The National Transportation Agency hereby finds that:

1. Notional interchanges are not recognized in law as of January 1, 1988 and the special interswitching arrangements at Montreal East, Quebec; and Hamilton, North Bay and Toronto, Ontario are no longer applicable in respect of notional interchanges.

2. A terminal carrier may charge any rate up to the maximums as set out in the Schedule of the Regulations and the Regulations apply at the above-noted points.

3. Section 93 of the *Railway Act* is not applicable at Montreal East, Quebec in respect of the Hochelaga interchange.

4. CN is in violation of subsection 117(1) of the NTA, 1987 and the present rates charged by CN are illegal until such time as CN provides a thirty (30) day notice period.

5. The NTA orders that all applicable RTC orders at Montreal East, Quebec and Hamilton, North Bay and Toronto, Ontario are hereby repealed.

Relatif à la demande déposée par l'Alberta Gas Chemicals Inc., en conformité avec l'article 136 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34, en vue de l'établissement d'un prix de ligne concurrentiel relativement au transport de méthanol, dans des wagons-citernes fournis par l'expéditeur, depuis l'usine de l'AGCL à Medicine Hat, en Alberta, jusqu'à Coutts, en Alberta, par le Canadien Pacifique Limitée en vue d'effectuer la correspondance avec la Burlington Northern Railroad.

RÉPERTORIÉ : ALBERTA GAS CHEMICALS INC. (RE)

Arrêté n° : 1988-R-798
Date de l'arrêté : le 8 septembre 1988
Référence n° : D2970-A1

Transport ferroviaire - Prix de ligne concurrentiel - Pratique et procédure - Transport de méthanol - Trafic - Parcours continu - Point d'origine - Point de destination - Accord - Méthode de calcul - Interprétation de « destination », « transporteur local » et « transporteur de liaison » - Distinction entre « point de destination » et « point de destination final » - Lieu de correspondance - Distance ferroviaire - Taux de change

L'AGCL a demandé à l'Office d'établir un prix de ligne concurrentiel (PLC) en vue du transport de méthanol de Medicine Hat jusqu'à Coutts, en Alberta. Selon l'AGCL, le CP effectuerait le transport sur un parcours continu désigné par l'AGCL en conformité avec le par. 134(4) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987) de Medicine Hat jusqu'au lieu de correspondance du CP et de la Burlington Northern Railroad (BN) au croisement des villes de Coutts et Sweetgrass; de là, la BN effectuerait le transport jusqu'à Shelby, au Montana.

Le CP s'est opposé à la demande de l'AGCL en affirmant que l'Office n'était pas habilité à établir un PLC tout en soulevant six points qui furent analysés et décidés par l'Office.

Décision : L'Office a décidé d'établir un PLC pour le transport en question.

L'établissement du PLC par l'Office s'est effectué conformément aux arts. 134 à 142 de la LNT 1987 et s'est déroulé essentiellement en deux étapes :

1) L'Office devait déterminer si elle était habilité à établir un PLC dans le cas du transport de

In the matter of an application by Alberta Gas Chemicals Inc. pursuant to section 136 of the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34 for the establishment of a Competitive Line Rate for the movement of methanol in shipper-supplied tank cars from the AGCL plant at Medicine Hat, Alberta to Coutts, Alberta by Canadian Pacific Limited for interchange to the Burlington Northern Railroad.

INDEXED AS: ALBERTA GAS CHEMICALS INC. (RE)

Order No: 1988-R-798
Date of Order: September 8, 1988
File No: D2970-A1

Railway transportation - Competitive line rate - Practice and procedure - Movement of methanol - Traffic - Continuous route - Point of origin - Point of destination - Agreement - Method of calculation - Interpretation of "destination", "local carrier" and "connecting carrier" - Distinction between "point of destination" and the "ultimate point of destination" - Interchange - Rail mileage - Currency exchange factor

AGCL filed with the Agency an application to have a competitive line rate (CLR) established for the movement of methanol from Medicine Hat to Coutts, in Alberta. The traffic in question would move on a continuous route selected by AGCL pursuant to subs. 134(4) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) via CP from Medicine Hat to the Coutts - Sweetgrass interchange between CP and BN, and then via BN to Shelby (Montana).

CP opposed the AGCL application, submitting that the Agency had no jurisdiction to establish a CLR, and raised six issues which the Agency analysed and concluded upon.

Decision: The Agency decided to establish a CLR for the movement in issue.

The circumstances under which the Agency established the CLR, as set out in ss. 134 to 142 of the NTA, 1987, were in a two-stage procedure:

1) The Agency determined whether the movement of traffic was one for which the Agency had

marchandises en question et si l'expéditeur s'était conformé aux dispositions de la LNT 1987 (les conditions quant à l'admissibilité d'un expéditeur et d'un transporteur de marchandises étant énumérées dans la décision) [souligné de l'arrêtiste];

2) L'Office devait calculer le montant du PLC selon l'une des méthodes qu'énonce ou qu'autorise la LNT 1987.

Relativement au point que la BN n'est pas un « transporteur de liaison », l'Office a affirmé qu'un PLC ne pouvait être établi qu'à l'égard de la portion d'un parcours continu désignée par un expéditeur qui n'a accès qu'à une seule compagnie de chemin de fer au point d'origine ou de destination. Selon l'Office, la LNT 1987 définit au par. 134(1) les notions de « transporteur local » et de « transporteur de liaison ». De plus, le par. 135(6) stipule qu'un seul PLC peut être en vigueur, à quelque moment que ce soit, à l'égard d'un transporteur de marchandises sur un parcours continu, et qu'il ne peut y avoir qu'un transporteur local sur le parcours continu, soit celui auquel l'expéditeur demande d'établir un PLC. Dans le présent cas, l'Office a affirmé que l'AGCL a demandé au CP d'établir un PLC; par conséquent, c'est le CP qui fut reconnu comme étant le « transporteur local » et la BN, comme étant le « transporteur de liaison ».

Le deuxième point étudié était à savoir si l'Office pouvait établir un PLC à l'égard d'un transport de marchandises vers une destination fictive plutôt que vers la destination réelle. Le CP a affirmé que Shelby, au Montana, n'était pas la destination réelle ou finale. L'Office a rejeté cet argument, quoiqu'il ait reconnu que le mouvement en question s'étendait au-delà de la destination de Shelby. Cependant, si Shelby figurait comme destination sur le connaissement, le contrat de transport se terminait à cet endroit.

Troisièmement, l'Office a déterminé qu'il existait des éléments de preuve relatifs à un accord avec la BN pour le transport des marchandises sur le reste du parcours continu, soit l'existence d'un prix publié par la BN, et que Shelby était la destination. Par conséquent, les dispositions du par. 135(1) concernant l'existence d'un accord entre l'expéditeur et le transporteur de liaison étaient respectées.

Relativement au lieu de correspondance le plus proche, l'Office a affirmé qu'ayant accepté Shelby comme la destination des marchandises, Coutts-Sweetgrass était

authority to establish a CLR and whether the shipper had complied with the requirement of the NTA, 1987 (the conditions for the shipper and the movement of traffic to be eligible to receive a CLR are set out in the decision) [Editor's underlining]; and

2) The Agency then calculated the amount of the CLR using one of a number of methods set out or authorized in the Act.

The first issue was whether BN was a "connecting carrier". The Agency stated that a CLR may only be established for a portion of a continuous route designated by a shipper who has access to only one railway company at the point of origin or the point of destination. The definitions of "local carrier" and "connecting carrier" are set out in subs. 134(1) of the NTA, 1987. Furthermore, subs. 135(6) makes it clear that only one CLR could be in effect at any one time for one movement of traffic over a continuous route. It therefore follows that there could only be one local carrier for the movement of traffic over the continuous route, and that was the carrier who the shipper requested to establish a CLR. In the present case, AGCL requested CP to establish the CLR, so CP was the local carrier and BN the connecting carrier.

The second issue was whether the Agency could establish a CLR for the movement to a so-called "factitious" destination rather than the true destination of the traffic. CP argued that Shelby was not the true or end destination. The Agency rejected CP's argument, even though it recognized that the traffic in question was almost certainly moved beyond Shelby. However, if Shelby was shown as the destination on the bill of landing, then the contract for carriage terminated at that point.

In regard to the third issue, the Agency determined that there was evidence of agreement with BN for the movement of traffic over the balance of the continuous route such as the existence of the published BN tariff and that Shelby was the destination. Consequently, the requirements of subs. 135(1) with respect to the existence of an agreement were met.

Regarding the issue of the nearest interchange, the Agency affirmed that having accepted Shelby as the destination of the traffic, the Coutts - Sweetgrass

clairement le lieu de correspondance du CP et de la BN le plus proche dans la direction la plus plausible du transport.

Le cinquième point était de savoir s'il était possible de se fonder sur le par. 137(3) afin de déterminer le PLC. L'Office a affirmé que, comme ce paragraphe ne prévoyait pas l'ajustement publié par le transporteur de liaison afin de traduire les valeurs respectives des dollars canadien et américain, il n'était pas approprié de recourir à cette méthode. Par conséquent, il convenait à l'Office, par arrêté en application de l'art. 142, qu'il établisse un autre mode de calcul du PLC. Le mode choisi a suivi la méthodologie exposée au par. 137(3), sauf que le prix publié dans le tarif a été converti en dollars canadiens au moyen d'un facteur de change.

Le dernier point discuté était les distances et le taux de change. Relativement aux distances, l'Office a utilisé l'indicateur du CP et le guide de distance de la BN. L'Office a de plus décidé d'utiliser le taux de change officiel de la Banque du Canada contre le dollar canadien en date du jour où l'AGCL a présenté sa demande.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 3(1)g)(iv), 134 à 142

Règles générales de l'Office national des transports, DORS/88-23, art. 18

Loi sur les chemins de fer, R.S.C. 1970, ch. R-2, art. 2(1)

MOTIFS DE L'ARRÊTÉ

Contexte

Le 25 juillet 1988, l'Alberta Gas Chemicals Inc. (AGCL) a demandé à l'Office national des transports (Office) d'établir un prix de ligne concurrentiel (PLC) en vue du transport de méthanol de Medicine Hat, en Alberta, jusqu'à Coutts, en Alberta. Le Canadien Pacifique Limitée (CP) doit effectuer le transport en question par wagons-citernes sur un parcours continu désigné par l'AGCL, en conformité avec le paragraphe 134(4) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), de Medicine Hat, en Alberta, jusqu'au lieu de correspondance du CP et de la Burlington

interchange was clearly the nearest CP - BN interchange of reasonable direction of movement of traffic between Medicine Hat and Shelby.

The fifth issue was whether subs. 137(3) could be relied upon to determine the CLR. The Agency accepted that since this subsection did not make any provision for the adjustment of the connecting carrier's published rate to reflect differences in the Canadian and U.S. dollar, it would be inappropriate to use that method. Accordingly, the appropriate course of action for the Agency was to make an order pursuant to s. 142 of the NTA 1987, to establish an alternative method of determining the amount of the CLR. The method selected by the Agency was one which parallels the methodology set out in subs. 137(3), with the exception that the published tariff rate was converted to a Canadian dollar equivalent through the use of a currency exchange factor.

The final issue had to do with the rail mileage and currency exchange factors. With respect to rail mileage, the Agency applied the figures found in CP's timetables and BN's mileage tariffs. With respect to the appropriate currency factor, the Agency applied the Bank of Canada U.S. dollar exchange rate as of the day the AGCL application was made.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 3(1)g)(iv), 134 to 142

National Transportation Agency General Rules, SOR/88-23, s. 18

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 2(1)

REASONS FOR ORDER

Background

On July 25, 1988, Alberta Gas Chemicals Inc. (AGCL) filed an application with the National Transportation Agency (Agency) to have a Competitive Line Rate (CLR) established for the movement of methanol from Medicine Hat, Alberta to Coutts, Alberta. The traffic in question would move in tank cars on a continuous routing selected by AGCL pursuant to subsection 134(4) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) via Canadian Pacific Limited (CP) from Medicine Hat, Alberta to the Coutts, Alberta - Sweetgrass, Montana interchange between CP and BN and then

Northern Railroad (BN) à Coutts, en Alberta - Sweetgrass au Montana, et BN, de là, l'effectuer jusqu'à Shelby, au Montana.

Le 18 août 1988, le CP a remis sa réponse à la demande de l'AGCL, qui a répondu le 23 août 1988.

Le 8 septembre 1988, l'Office a établi dans son arrêté n° 1988-R-798 un autre mode de calcul du PLC et l'a établi à 10,33 $ la tonne pour ce qui est de transporter les marchandises de l'AGCL de Medicine Hat à Coutts. Le présent document expose les motifs pertinents à l'arrêté.

Fondement législatif

Les articles 134 à 142 de la LNT 1987 énoncent les circonstances et les conditions dans lesquelles l'Office peut établir un PLC. Pour plus de commodité, l'appendice I au présent document reproduit les articles pertinents de la LNT 1987.

Méthodologie

L'établissement d'un PLC par l'Office se déroule essentiellement en deux étapes. L'Office doit d'abord déterminer s'il est habilité à établir un PLC dans le cas du transport de marchandises en question et si l'expéditeur s'est conformé aux dispositions de la LNT 1987; l'Office doit alors calculer le montant du PLC selon l'une des méthodes qu'énonce ou qu'autorise la LNT 1987. Si le transport de marchandises permet l'établissement d'un PLC, l'Office doit l'établir dans les 45 jours suivant la réception de la demande de l'expéditeur.

Les principales conditions qu'énonce la LNT 1987 quant à l'admissibilité d'un expéditeur et d'un transport de marchandises à un PLC sont les suivantes :

1. L'expéditeur doit avoir accès aux lignes d'une seule compagnie de chemin de fer au point d'origine ou de destination du transport;

2. Un parcours continu doit être exploité entre ces deux points par deux ou plusieurs compagnies;

via Burlington Northern Railroad (BN) to Shelby, Montana.

On August 18, 1988 CP submitted its answer to the AGCL application and on August 23, 1988 AGCL submitted its reply.

On September 8, 1988 the Agency, by Order No. 1988-R-798, established an alternative method for the calculation of the CLR and established a CLR of $10.33 per ton for the movement of AGCL's traffic from Medicine Hat to Coutts. This document constitutes the Agency's reasons for the issuance of Order No. 1988-R-798.

Statutory authority

The circumstances and conditions under which the Agency may establish a CLR are set out in sections 134 to 142 of the NTA, 1987. For convenience, the relevant sections of the Act are reproduced as Appendix I to these reasons.

Procedures

The establishment of a CLR by the Agency is in essence a two stage procedure. The Agency must first determine whether the movement of traffic is one for which the Agency has authority to establish a CLR and whether the shipper has complied with the requirements of the Act and then it must calculate the amount of the CLR using one of a number of methods set out or authorized in the NTA, 1987. If the movement of traffic is eligible for a CLR, the Agency must establish the CLR within 45 days of receipt of the shipper's application.

The main conditions which the NTA, 1987 sets out for a shipper and the movement of traffic to be eligible to receive a CLR are as follows:

1. The shipper must have access to the lines of only one railway company at the point of origin or the point of destination of the traffic.

2. The point of origin and the point of destination must be connected by a continuous route operated by two or more companies.

3. L'expéditeur désigne le parcours continu sur lequel doit être effectué le transport entre le point d'origine et le point de destination;

4. L'expéditeur et les transporteurs de liaison doivent conclure un accord sur le transport des marchandises sur la partie du parcours continu auquel le PLC ne s'applique pas;

5. Aucun autre PLC ne s'applique au transport des marchandises sur le parcours continu.

Une fois que l'Office a confirmé qu'il peut établir le PLC, il le calcule en ajoutant au prix d'interconnexion de la zone 4 (250 $) des frais de liaison de n $ par mille de distance entre la voie d'évitement de l'expéditeur et le lieu de correspondance du transporteur de liaison, moins les 25 milles de la distance d'interconnexion. L'Office détermine ces frais comme suit conformément à la LNT 1987 :

1. Lorsque le prix exigé par le transporteur de liaison est un prix publié, ce prix est converti en un prix par mille et s'applique à la distance correspondant au PLC (paragraphe 137(3));

2. Lorsque le prix exigé par le transporteur de liaison est établi dans un contrat confidentiel, le montant des recettes du transporteur local correspondant à un transport de marchandises semblables depuis un point concurrentiel dans des conditions comparables est converti en recettes par mille et s'applique à la distance correspondant au PLC (paragraphe 137(4));

3. Si le transporteur de liaison n'offre pas de prix comparable à partir d'un point concurrentiel, le montant des recettes du transporteur de liaison concernant le transport de marchandises semblables est converti en recettes par mille et s'applique à la distance correspondant au PLC (paragraphe 137(5));

Advenant l'impossibilité de déterminer le montant du PLC en recourant à l'une ou à l'autre de ces méthodes, l'Office peut, en conformité avec l'article 142, en modifier le mode de calcul.

3. The shipper designates the continuous route for the movement of traffic from the point of origin to the point of destination.

4. The shipper must reach agreement with all connecting carriers for the movement of traffic over that portion of the continuous route for which the CLR will not apply.

5. No other CLR is applicable to the movement over the continuous route.

Once the Agency has confirmed that it can establish the CLR, it calculates the CLR by adding to the zone 4 interswitching rate ($250) a "taxi" charge of $ X per mile for the distance between the shipper's siding and the interchange with the connecting carrier, less the 25 mile interswitching distance. The Agency determines the "taxi" charge in accordance with the procedure set out in the NTA, 1987 as follows:

1. If the connecting carrier's rate is a published tariff rate, that rate is converted to a rate per mile and applied to the CLR mileage (subsection 137(3)).

2. If the connecting carrier's rate is a confidential contract rate, the local carrier's revenue for a movement of similar traffic from a competitive point under similar conditions is converted to revenue per mile and applied to the CLR mileage (subsection 137(4)).

3. If the connecting carrier has no comparable rate from a competitive point, the connecting carrier's revenue from all similar traffic is converted to revenue per mile and applied to the CLR mileage (subsection 137(5)).

In the event that it is not possible to determine the amount of the CLR using any of the above methods, the Agency may establish an alternative method pursuant to section 142.

Demande de l'AGCL

L'AGCL a désigné un parcours continu de Medicine Hat, en Alberta, à Shelby, au Montana, en vue du transport de son méthanol. L'AGCL a demandé à l'Office d'établir le montant d'un PLC de Medicine Hat, en Alberta, jusqu'au lieu de correspondance du CP et de la BN à Coutts, en Alberta - Sweetgrass, au Montana. L'AGCL affirme avoir conclu avec la BN un accord en vue du transport de ses marchandises dans des wagons-citernes fournis par l'expéditeur (masse minimum : 95 tonnes) sur le reste du parcours continu au prix publié de 1,41 $ US la tonne. Le montant en question a été publié dans le tarif 4625 de la BN, entré en vigueur le 10 juillet 1988, qu'a remplacé le 7 août 1988 le tarif 4625-A. L'AGCL déclare avoir l'intention d'expédier annuellement un volume d'environ 3 000 wagons selon le PLC.

L'AGCL a demandé que le PLC soit calculé à partir des données ci-après :

1. Masse de chaque wagon : 95 tonnes par wagon-citerne fourni par l'expéditeur;
2. Prix d'interconnexion : 250 $ CAN par wagon;
3. Prix de Coutts à Shelby : 1,41 $ US la tonne;
4. Taux de change applicable : 1,00 $ CAN = 0,83 $ US
5. Distance de Coutts à Shelby : 39 milles;
6. Distance de Medicine Hat à Coutts : 179,1 milles.

L'AGCL demande en conséquence à l'Office d'établir un PLC de 9,34 $ la tonne.

À Medicine Hat, l'AGCL a uniquement accès aux lignes du CP. Un parcours continu exploité par deux transporteurs, le CP et la BN, relie le point d'origine, Medicine Hat, et le point de destination, Shelby. Le CP conteste toutefois la désignation par l'AGCL de Shelby comme destination. L'AGCL a désigné un parcours continu de Medicine Hat à Shelby, et a déclaré avoir conclu un accord avec la BN en vue du transport de ses marchandises sur cette portion du parcours, mais le CP conteste l'existence de l'accord.

AGCL Application

AGCL has designated a continuous route from Medicine Hat, Alberta to Shelby, Montana for the movement of its methanol traffic. AGCL has requested that the Agency establish the amount of a CLR from Medicine Hat, Alberta to the CP-BN interchange at Coutts, Alberta - Sweetgrass, Montana. AGCL states that it has reached agreement with BN for the transportation of its traffic in shipper-supplied tank cars (minimum weight - 95 tons) over the balance of the continuous route at a published tariff rate of US$1.41/ton. This rate was published in BN Tariff 4625 effective July 10, 1988 which was superseded by BN Tariff 4625-A on August 7, 1988. AGCL has indicated it intends to ship an annual volume of approximately 3,000 cars on the CLR.

AGCL submitted that the CLR be calculated using the following input:

1. Weight per car - 95 tons in shipper supplied tank cars
2. Interswitching charge - C$250/car
3. Rate Coutts to Shelby - US$1.41/ton
4. Applicable exchange rate - C$1.00 = US$0.83
5. Mileage Coutts to Shelby - 39 miles
6. Mileage Medicine Hat to Coutts - 179.1 miles

On the basis of this input, AGCL submitted that a CLR of $9.34 per ton should be established by the Agency.

AGCL has access to the lines of only CP at Medicine Hat. The point of origin, Medicine Hat, and the point of destination, Shelby, are connected by a continuous route operated by two carriers, CP and BN, although CP disputes AGCL's designation of Shelby as the point of destination. AGCL has designated a continuous route from Medicine Hat to Shelby and has indicated that it has reached agreement with BN for the movement of its traffic for that portion of the route, although CP disputes that there is an agreement.

Demande de renseignements du CP

Le 5 août 1988, le CP a informé l'Office qu'il jugeait avoir besoin de renseignements additionnels afin de pouvoir répondre adéquatement à la demande de l'AGCL. Le CP a donc demandé à l'Office, conformément à l'article 18 des règles générales de ce dernier, d'obliger l'AGCL à remettre une quantité importante de renseignements concernant le transport des marchandises selon le PLC au-delà de Shelby. Les renseignements demandés comprenaient ce qui suit :

1. La véritable destination des marchandises en question;
2. Le parcours des marchandises en question;
3. L'identité de tous les transporteurs de liaison;
4. La liste et la nature des arrangements - prix, contrat confidentiel et montant convenu - ou toute combinaison pertinente - pris avec tous les transporteurs de liaison, en particulier ceux de Shelby, au Montana, en vue du transport vers toutes les destinations;
5. Le montant des prix demandés relativement au transport vers chaque destination.

L'AGCL a répondu au CP qu'elle avait désigné le parcours continu ci-après de Medicine Hat à Shelby :

Medicine Hat - CP - Coutts (lieu de correspondance du CP et de la BN) - BN - Shelby.

L'AGCL soutient avoir désigné Shelby comme destination et affirme que le connaissement désignera Shelby à ce titre.

L'Office a décidé à une exception près, selon l'information figurant dans la demande, que les renseignements que demande le CP n'étaient pas nécessaires pour permettre à l'Office d'établir le PLC demandé par l'AGCL. L'exception en question a trait au paragraphe 134(5) de la LNT 1987, qui porte ce qui suit :

« 134. (5) Lorsque la destination finale du transport de marchandises pour un expéditeur est située au Canada, l'expéditeur désigne, afin que soit établi un prix de ligne

CP Information Request

On August 5, 1988 CP advised the Agency that it was of the opinion that it needed additional information to allow it to properly respond to the AGCL application. CP requested, therefore, that the Agency require, pursuant to Rule 18 of the Agency's General Rules, that AGCL produce a significant amount of information relating to the movement of the CLR traffic beyond Shelby. The information requested included:

1. The true destinations of the traffic in question.
2. Routing of the traffic in question.
3. Identity of all connecting carriers.
4. Listing and nature of arrangements - tariff, confidential contract, agreed charge, or combination thereof - with all connecting carriers, especially those at Shelby, Montana, for movements to all destinations.
5. Levels of rate charged for the movements to each destination.

AGCL, in reply to the CP request, stated that it had designated the following continuous route from Medicine Hat to Shelby;

Medicine Hat - CP - Coutts (CP-BN interchange) - BN - Shelby.

AGCL asserted that it has designated Shelby as the destination and that the bill of lading will identify Shelby as the ultimate destination.

The Agency, based upon information in the application, determined, with one exception, that the information which CP requested was not necessary to enable the Agency to establish the CLR requested by AGCL. The exception related to the requirement of subsection 134(5) of the NTA, 1987 which provides:

"134. (5) Where the ultimate point of destination of a movement of traffic of a shipper is in Canada and there is available to the shipper more than one

concurrentiel, un parcours continu situé entièrement au Canada s'il en existe plus d'un qui soit susceptible d'être ainsi emprunté dans de bonnes conditions de rentabilité. »

L'Office a exigé de l'AGCL une déclaration confirmant qu'aucune partie des marchandises transportées depuis Medicine Hat sur le parcours continu qu'elle a désigné n'avait comme destination finale le Canada. L'Office a reçu cette confirmation de l'AGCL le 15 août 1988.

Points soulevés par le CP

Le CP, dans sa réponse à la demande de l'AGCL, soulève six points relativement à cette question et affirme ce qui suit :

1. L'Office n'est pas habilité à établir un PLC dans le présent cas parce qu'il n'y a pas de « transporteur de liaison » au sens de la LNT 1987;

2. L'Office ne peut établir de PLC dans le présent cas parce que l'AGCL a désigné une destination fictive plutôt que la destination réelle en ce qui concerne les marchandises visées par le PLC;

3. L'Office ne peut établir de PLC puisque rien n'indique qu'il existe un accord concernant le mouvement des marchandises sur le reste du parcours continu aux termes du paragraphe 135(1) de la LNT 1987;

4. L'Office ne peut établir de PLC concernant les marchandises passant par le lieu de correspondance de Coutts-Sweetgrass parce que ce lieu de correspondance n'est pas le plus proche dans la direction la plus plausible dans laquelle s'effectue le transport aux termes du paragraphe 134(7) de la LNT 1987;

continuous route wholly within Canada that is cost-effective and over which it is considered reasonable to move the traffic of the shipper, the shipper shall, in order to have a competitive line rate established, designate a continuous route that is wholly within Canada."

AGCL was directed to provide the Agency with a statement confirming that none of the traffic which would move from Medicine Hat on the continuous route designated by AGCL would move to an ultimate point of destination in Canada. The Agency received that confirmation from AGCL on August 15, 1988.

Issues Raised by CP

CP, in its answer to the AGCL application raised six issues related to the matter at hand. CP asserted:

1. The Agency has no jurisdiction to establish a CLR in the present case because there is no "connecting carrier" within the meaning of the Act.

2. The Agency cannot establish a CLR in the present case because AGCL has designated a factitious rather than the true destination for the traffic which would be subject to the application of a CLR.

3. The Agency may not establish a CLR where there is no evidence of an agreement with respect to the movement of traffic over the balance of the continuous route, as contemplated by subsection 135(1) of the NTA, 1987.

4. The Agency cannot establish a CLR for traffic interchanged at Coutts/Sweetgrass because the interchange is not the nearest interchange in the reasonable direction of the movement of the traffic, as provided for in subsection 134(7) of the NTA, 1987.

5. L'Office ne peut établir de PLC selon la méthodologie énoncée au paragraphe 137(3) parce que le montant applicable au reste du parcours ne figure pas dans un tarif déposé et publié conformément à la LNT 1987;

6. Même si le mode de calcul proposé par l'AGCL était correct, le prix qu'elle propose ne l'est pas.

L'AGCL a répondu à chacun des points soulevés par le CP. Les déclarations du CP et de l'AGCL sur chacun de ces points figurent ensemble ci-après, suivies de l'analyse et des conclusions de l'Office à l'égard de chaque point.

Premier point - La BN est-elle un « transporteur de liaison » ?

Argument du CP

L'argument du CP à l'égard de ce point comporte deux volets :

- la BN est un « transporteur local » selon la définition du paragraphe 134(1) de la LNT 1987 et ne peut donc être un « transporteur de liaison »;

- un « transporteur de liaison » doit être un transporteur soumis à l'autorité du Parlement; comme le transport de Sweetgrass à Shelby s'effectue entièrement aux États-Unis, la BN n'est pas soumis à l'autorité du Parlement.

En ce qui concerne le premier argument, le CP affirme que puisque la BN est le seul transporteur ferroviaire desservant Shelby, il est un transporteur local au sens du paragraphe 134(1) de la LNT 1987. Le CP affirme encore que les définitions de transporteur local et de transporteur de liaison s'excluent mutuellement et que, par conséquent, la BN ne peut être et un transporteur de liaison et un transporteur local.

En ce qui concerne le second argument, le CP affirme qu'un PLC peut être établi pour relier un transporteur de liaison à un lieu de correspondance. L'expression « transporteur de liaison » correspond à la définition de « compagnie de chemin de fer » figurant au paragraphe 2(1) de la *Loi sur les*

5. The Agency cannot establish a CLR using the methodology set out in subsection 137(3) of the Act because the rate for the balance of the movement of the traffic is not set out in a tariff issued and published in accordance with the NTA, 1987.

6. Even if the method of calculation advanced by AGCL were the proper method, the rate proposed by AGCL is not correct.

AGCL has responded to each of these issues raised by CP. The submissions of both CP and AGCL on each of these issues are presented together below, followed by the Agency's analysis and the conclusions it has reached in respect of the issue.

Issue 1 - Is BN a "connecting carrier"?

CP Argument

CP's argument in respect of this issue is in two parts:

- BN is a "local carrier" as defined by subsection 134(1) of the NTA, 1987 and therefore cannot be a "connecting carrier", and

- a "connecting carrier" must be a carrier which is subject to the jurisdiction of Parliament and since the Sweetgrass - Shelby movement is entirely within the United States, BN is not subject to the jurisdiction of Parliament.

In respect of the first argument, CP submits that because BN is the only rail carrier serving Shelby, BN is a local carrier as defined by subsection 134(1) of the NTA, 1987. CP further submits that the definitions of local carrier and connecting carrier are mutually exclusive and, therefore, if BN is a local carrier it cannot also be a connecting carrier.

In respect of the second argument, CP submits that a CLR may be established to or from an interchange with a connecting carrier. A "connecting carrier" is defined as a "railway company" and the definition of a railway company is found in subsection 2(1) of the *Railway Act*. CP

chemins de fer. Le CP affirme que cette définition sous-entend qu'afin d'être considérée comme une « compagnie de chemin de fer » au sens de la LNT 1987, la compagnie de chemin de fer doit relever de l'autorité législative du Parlement du Canada. Par ailleurs, la ligne de la BN entre Sweetgrass et Shelby, au Montana, court entièrement aux États-Unis et le Parlement canadien n'a aucun pouvoir juridique sur cette ligne de chemin de fer, ni sur la compagnie qui l'exploite. Selon le CP, l'Office n'est pas habilité à réglementer l'exploitation de la ligne par la BN, le mouvement des marchandises qui s'y effectue ni les conditions qui s'y appliquent. Le CP affirme donc que la BN n'est pas une compagnie de chemin de fer aux termes de la *Loi sur les chemins de fer* et qu'il ne peut donc être un « transporteur de liaison » aux termes du paragraphe 134(1) de la LNT 1987.

Réponse de l'AGCL

L'AGCL affirme que la LNT 1987 porte qu'un transporteur local est un transporteur qui dessert exclusivement un point d'origine ou de destination situé au Canada et auquel un expéditeur demande d'établir un PLC. Le paragraphe 135(1) porte qu'un PLC est subordonné à la conclusion d'un accord entre tous les transporteurs de liaison sur le transport des marchandises sur le reste du parcours continu. Selon l'AGCL, les expéditeurs desservis par une seule compagnie de chemin de fer à la fois, à l'origine et à la destination, ne pourront profiter de l'avantage du PLC si l'interprétation du CP prévaut, et cette dernière ne concorde pas avec les objectifs visés par la LNT 1987. L'AGCL affirme donc que le transporteur local est celui qui dessert exclusivement le point d'origine ou de destination et qui a aussi été prié d'établir un PLC.

L'AGCL affirme que rien dans la définition que la *Loi sur les chemins de fer* donne de « compagnie de chemin de fer » ne permet de supposer que les compagnies de chemin de fer étrangères ne sont pas incluses dans la définition, puisque cette dernière emploie le terme « comprend » et non le terme « désigne », ce qui indique que la définition n'est pas exhaustive. L'AGCL affirme que, de toute manière, la BN est une compagnie de chemin de fer soumise au pouvoir législatif du Parlement canadien puisqu'elle est autorisée à exploiter des lignes de chemin de fer au Canada. Selon l'AGCL, accepter l'argument du CP mènerait à la conclusion insoutenable qu'une compagnie de chemin de fer

submits that it is implicit in that definition that a railway company, in order to be a "railway company" within the meaning of the Act, be within the legislative authority of the Parliament of Canada. In respect of the BN line from Sweetgrass to Shelby, Montana, the line is entirely within the United States and the Parliament of Canada has no legislative authority over that line of railway or the operator of that line of railway. The Agency, CP submits, has no authority to regulate the operation of that line by BN, the movement of traffic on that line or the terms and conditions of those movements. CP submits, therefore, that BN is not a railway company as defined in the *Railway Act* and thus cannot be a "connecting carrier" as defined by subsection 134(1) of the NTA, 1987.

AGCL Response

AGCL submits that the NTA, 1987 provides that a local carrier is one that serves a Canadian origin or destination exclusively and is requested by a shipper to establish a CLR. Subsection 135(1) provides that a CLR need only be established when all connecting carriers have reached agreement with respect to the movement of traffic over the balance of the continuous route. Acceptance of CP's interpretation of the NTA, 1987, in AGCL's view, would preclude shippers served by only one railway both at origin and destination from CLR relief and that interpretation is inconsistent with the purpose of the legislation. AGCL submits, therefore, that the local carrier is the carrier which not only serves the point of origin or destination exclusively but also which has been requested to establish a CLR.

AGCL submits that nothing in the definition of "railway company" in the *Railway Act* implies that foreign railway companies are not contemplated in that definition, since the definition uses the word "includes" and not "means", indicating that the words in the definition are not exhaustive. AGCL submits that, in any event, BN is a railway company within the legislative authority of the Parliament of Canada as it has authority to operate lines of railway in Canada. Acceptance of CP's argument, AGCL submits, would lead to the untenable conclusion that a connecting carrier cannot be a United States railway company and nothing in sections 134 to 143 supports that interpretation.

américaine ne peut être un transporteur de liaison, et rien dans les articles 134 à 143 n'appuie cette interprétation. L'AGCL affirme, au contraire, que le transport à destination ou à partir des États-Unis y est envisagé même lorsque la destination finale est située au Canada. Enfin, l'AGCL note que même si le Parlement a donné à l'Office le pouvoir de décréter un PLC applicable à un transporteur local, dans le cas d'un point d'origine ou de destination situé au Canada, rien dans la LNT 1987 ne prévoit des arrêtés applicables aux transporteurs de liaison. L'AGCL affirme donc que rien ne suppose ni ne prescrit qu'un transporteur de liaison doit être une compagnie de chemin de fer soumise au pouvoir législatif du Parlement.

AGCL submits that, on the contrary, movements to and from the United States are contemplated, even when the ultimate destination is in Canada. Finally, AGCL notes that while Parliament has conferred on the Agency authority to make a CLR order against a local carrier, from or to a Canadian origin or destination, nothing in the legislation provides for orders against connecting carriers. AGCL submits, therefore, that there is no implication or necessity that a connecting carrier must be a railway company subject to the legislative authority of Parliament.

Analyse

Un PLC ne peut être établi qu'à l'égard de la portion d'un parcours continu désignée par un expéditeur qui n'a accès qu'à une seule compagnie de chemin de fer au point d'origine ou de destination. Une partie du transport entre le point d'origine ou le point de destination et un lieu de correspondance s'effectue au PLC établi par le transporteur après entente avec l'expéditeur ou au prix décrété par l'Office, si l'expéditeur et le transporteur ne parviennent pas à s'entendre sur le montant. Le reste du transport sur le parcours continu doit s'effectuer au prix convenu entre l'expéditeur et les transporteurs de la route. La LNT 1987 définit au paragraphe 134(1) les notions de « transporteur local » et de « transporteur de liaison » afin de distinguer entre le transporteur auquel on demande d'établir le PLC (le transporteur local) et les transporteurs qui transportent les marchandises sur le reste du parcours continu désigné par l'expéditeur (les transporteurs de liaison). Comme il est clair, au paragraphe 135(6), qu'un seul PLC peut être en vigueur à quelque moment que ce soit à l'égard d'un transport de marchandises sur un parcours continu, il ne peut y avoir qu'un transporteur local sur le parcours continu, soit celui auquel l'expéditeur demande d'établir un PLC. Dans le cas qui nous occupe, l'AGCL a demandé au CP d'établir un PLC, et c'est donc le CP qui est le transporteur local et la BN qui est le transporteur de liaison.

Analysis

A CLR may only be established for a portion of a continuous route designated by a shipper who has access to only one railway company at the point of origin or the point of destination. Part of the movement, between the point of origin or the point of destination and an interchange will be at the CLR, either established by the carrier after reaching an agreement with the shipper or on order of the Agency if the shipper and carrier are unable to agree on the level of rates. The remainder of the movement over the continuous route must be at a rate agreed upon between the shipper and carriers along that route. The definitions of "local carrier" and "connecting carrier" are set out in subsection 134(1) of the Act to make the distinction between the carrier which is requested to establish the CLR (the local carrier) and the carriers which will transport the traffic over the balance of the continuous route designated by the shipper (the connecting carriers). Subsection 135(6) of the Act makes it clear that only one CLR can be in effect at any time for a movement of traffic over a continuous route, so it follows that there can be only one local carrier for the movement of traffic over the continuous route and that is the carrier whom the shipper has requested to establish a CLR. In the present case, AGCL has requested CP to establish the CLR, so CP is the local carrier and BN must then be the connecting carrier.

Pour ce qui est du second argument, l'AGCL a raison d'affirmer que le fait d'accepter le raisonnement du CP mène inévitablement à la

In respect of CP's second argument, AGCL is correct that acceptance of the CP position inevitably leads to the conclusion that where traffic is

conclusion que lorsque les marchandises passent d'un transporteur canadien à un transporteur américain à la frontière entre les deux pays, ce dernier ne peut être un transporteur de liaison. Si l'Office acceptait l'argument du CP, il devrait rejeter la demande de l'AGCL.

La LNT 1987 n'exclut toutefois pas spécifiquement de la définition de transporteur de liaison les transporteurs américains. La LNT 1987 envisage de surcroît manifestement des situations où un expéditeur peut désigner un parcours continu reliant via les États-Unis deux points situés au Canada. Aux termes des alinéas 136*a)* et 136*d)*, le pouvoir de l'Office relativement à la détermination d'un PLC se limite au montant que demande le transporteur local et aux moyens que doit prendre ce dernier pour s'acquitter de ses obligations relativement au niveau de service. Les pouvoirs de l'Office aux termes des alinéas 136*b)* et 136*c)* dépendent de la conclusion entre le transporteur de liaison et l'expéditeur d'un accord sur le transport des marchandises sur le reste du parcours continu désigné par l'Office via le lieu de correspondance désigné par ce dernier. La participation d'un transporteur de liaison au transport de marchandises, à l'égard duquel le transporteur local doit demander un PLC, est toujours complètement facultative. Aucun motif valable n'empêche, le cas échéant, une compagnie de chemin de fer américaine d'être un transporteur de liaison.

Deuxième point - L'Office peut-il établir un PLC à l'égard d'un transport de marchandises vers une destination fictive plutôt que vers la destination réelle ?

Argument du CP

Le CP affirme que le terme « destination » utilisé dans la détermination d'un PLC désigne la destination réelle plutôt qu'une destination fictive des marchandises. Le CP affirme que les tribunaux et les prédécesseurs de l'Office ont interprété ce terme par le passé. La définition que donne de destination le *Black's Law Dictionary* est la suivante : « Place to which something is sent; place set for end of journey; terminal point to which one directs his course » (Endroit auquel une chose est expédiée; point final d'un voyage; point final vers lequel une personne se dirige). Le CP affirme que la connotation de point final, et non de point intermédiaire, ne prête à aucune erreur.

interchanged between a Canadian and a U.S. carrier at the international boundary, the U.S. carrier could not be a connecting carrier. Agency acceptance of CP's argument would, therefore, result in the dismissal of AGCL's application.

The NTA, 1987, however, does not specifically remove U.S. carriers from the definition of a connecting carrier. In addition, the NTA, 1987 clearly contemplates situations where a shipper may designate a continuous route from Canada through the U.S. and back into Canada. The Agency's authority in respect of establishing a CLR is limited under paragraphs 136*(a)* and 136*(d)* to determining the amount of the CLR which will be charged by the local carrier and the manner in which the obligations of the local carrier in respect of the level of service are to be fulfilled. The Agency's powers in respect of paragraphs 136*(b)* and 136*(c)* are contingent upon the connecting carrier's agreement with the shipper for the movement over the balance of the continuous route designated by the Agency via the interchange designated by the Agency. Participation of a connecting carrier in the movement of traffic for which the local carrier is to charge a CLR is at all times completely voluntary. That being the case, there is no valid reason which would preclude a U.S. railway from being a connecting carrier.

Issue 2 - Can the Agency establish a CLR for a movement to a factitious destination rather than the true destination of the traffic?

CP Argument

CP submits that the term "destination" used in respect of the establishment of a CLR must be interpreted to mean the actual destination, rather than a factitious destination of the traffic. CP submits that the courts and predecessors of the Agency have interpreted the word in the past. The definition of destination in *Black's Law Dictionary* is: "Place to which something is sent; place set for end of journey; terminal point to which one directs his course". CP submits that the connotation of end, not intermediate, point is unmistakable.

Le CP affirme que le concept de destination est, pour les raisons suivantes, fondamental à la détermination d'un PLC :

a) un transporteur local transporte des marchandises du point d'origine ou jusqu'au point de destination;

b) un expéditeur peut demander un PLC si ce transporteur n'a accès qu'à un seul transporteur au point d'origine ou au point de destination;

c) le transporteur local au point d'origine ou au point de destination doit établir un PLC à partir du point d'origine ou jusqu'au point de destination;

d) l'expéditeur doit normalement désigner un parcours continu situé entièrement au Canada lorsque la destination finale est située au Canada;

e) la destination régit également la désignation du lieu de correspondance, l'identité du transporteur de liaison et l'application des limites de distance, et constitue un facteur essentiel pour ce qui est de déterminer les distances qui servent, à leur tour, à calculer le PLC.

Le CP présente ensuite un certain nombre d'arguments concernant d'éventuels abus par les expéditeurs et les transporteurs de liaison à l'égard des dispositions de la LNT 1987. Le CP laisse entendre qu'un expéditeur et un transporteur de liaison pourraient convenir d'un très faible prix publié jusqu'à une prétendue destination située à peu de distance au-delà du lieu de correspondance, destination constituant simplement un point de transit sur le parcours menant à la destination. Selon le CP, le transporteur de liaison pourrait récupérer de l'une de deux manières les recettes prévues :

a) au moyen d'un contrat confidentiel, haussant ses recettes en ce qui concerne le transport des marchandises entre le lieu de correspondance et la destination publiée dans le tarif;

CP submits that the concept of destination is fundamental to the establishment of a CLR in that

a) a local carrier moves traffic from the point of origin or to the point of destination,

b) a shipper may request a CLR if that carrier has access to only one carrier at the point of origin or the point of destination,

c) the local carrier at the point of origin or destination must establish a CLR to or from the point of origin or destination,

d) a continuous route wholly in Canada must normally be designated by the shipper where the ultimate point of destination is in Canada,

e) destination also governs designation of the interchange, identity of the connecting carrier, application of mileage limitations and is an essential factor in delivering the mileages which are in turn factors in calculating the CLR.

Having said that, CP presents a number of arguments relating to possible abuses of the CLR provisions of the NTA, 1987 by shippers and connecting carriers. CP suggests that a shipper and connecting carrier could agree to have a very low tariff rate published to an ostensible destination a short distance beyond the interchange, such destination simply being a flow-through point on the route to the destination. CP argues that the connecting carrier could recoup the forgone revenues in two ways:

a) through a confidential contract escalating the connecting carriers revenues for the movement between the interchange and the destination published in the tariff, or

b) au moyen d'un prix établi par le transporteur de liaison entre le point de transit publié et la destination, figurant dans un contrat confidentiel, et tel qu'il compense le transporteur de liaison pour les faibles recettes qu'entraîne l'application du tarif publié en ce qui concerne le transport du lieu de correspondance au point de transit.

Le CP affirme que, dans un cas comme dans l'autre, la manière dont le PLC est calculé n'indique pas les recettes réelles que doit recevoir le transporteur de liaison. Selon le CP, il y a là abus de l'Office et de la LNT 1987. Le CP note comme preuve d'un abus possible le fait que le prix publié par la BN est nettement inférieur à la part de celui-ci dans le prix commun exigé actuellement entre Medicine Hat et Shelby.

Le CP affirme enfin que, puisque l'AGCL n'a pas déclaré les destinations réelles des marchandises en cause, la demande de cette dernière devrait être rejetée.

Réponse de l'AGCL

En réponse aux arguments du CP, l'AGCL note que le CP a contesté dans son mémoire du 5 août 1988 adressé à l'Office la destination du transport, qu'elle y a répondu le 8 août et que l'Office a traité de la question dans sa lettre du 12 août. L'AGCL affirme que le CP ne devrait pas soulever à nouveau la question devant l'Office.

Analyse

La question de la destination est la clé de la demande de l'AGCL en vue de l'établissement d'un PLC. Si l'Office acceptait l'argument du CP, selon lequel le prix de ligne concurrentiel ne peut être établi que vers une destination réelle et que Shelby constitue une destination fictive et non une destination réelle, l'Office ne pourrait que rejeter la demande de l'AGCL. L'Office a toutefois, pour un certain nombre de raisons, rejeté l'argument du CP.

Avant toutefois de traiter davantage de la question, il doit être clairement établi que même si l'AGCL a désigné un parcours continu du point d'origine de Medicine Hat, en Alberta, au point de

b) the connecting carrier's rate from the flow-through point published in the tariff to the destination is contained in a confidential contract at a level which compensates the connecting carrier for the low revenue generated by the application of the published tariff rate for the movement from the interchange to the flow-through point.

CP submits that in either case, the basis on which the CLR is calculated is not indicative of the true revenues to be received by the connecting carrier. In CP's view, this constitutes an abuse of the process of the Agency and the provisions of the NTA, 1987. As evidence of the possible abuse, CP notes that BN's published tariff rate is significantly lower than BN's current division of an existing joint through rate between Medicine Hat and Shelby.

CP submits that since AGCL has not put in evidence the true destinations of the movements involved, the AGCL application should be dismissed.

AGCL Response

In response to CP's argument, AGCL notes that the question of destination of the traffic was argued by CP in its submission to the Agency dated August 5, 1988, was responded to by AGCL on August 8, 1988 and the Agency, in its letter of August 12, 1988, dealt with the issue. AGCL submits that it is inappropriate for CP to again raise this matter before the Agency.

Analysis

The issue of destination is the key to the AGCL application for the establishment of a CLR. If the Agency accepts the CP argument that it can only establish a CLR to a true destination and Shelby is a factitious rather than a true destination, the only course of action available to the Agency would be to dismiss the AGCL application. For a number of reasons, however, the Agency has rejected CP's argument.

Before discussing the matter further, however, it should be made clear that although AGCL has designated a continuous route from Medicine Hat, Alberta, as point of origin to Shelby, Montana, as

destination de Shelby, au Montana, il est presque certain que les marchandises en question dépasseront Shelby.

Comme nous l'avons déjà indiqué, le CP a demandé le 5 août que l'Office oblige l'AGCL à remettre une quantité importante de renseignements concernant le transport des marchandises visées par le PLC au-delà de Shelby. Dans sa réponse à la requête du CP, l'Office a noté ce qui suit dans sa lettre du 12 août adressée au CP :

> (Traduction libre) « L'AGCL affirme avoir désignée Shelby comme destination et affirme que le connaissement désignera Shelby à ce titre. L'Office a donc déterminé, à une exception près, que les renseignements que le CP lui demande d'obliger l'AGCL à remettre ne sont pas nécessaires pour permettre à l'Office d'établir le PLC demandé par l'AGCL. »

En décidant que les renseignements que demande le CP ne sont pas nécessaires pour déterminer le PLC parce qu'ils avaient trait au transport des marchandises au-delà de Shelby, l'Office a décidé que Shelby constitue la destination des marchandises auxquelles le PLC s'applique.

La LNT 1987 ne définit pas le terme « point de destination ». Elle distingue toutefois clairement « point de destination » et « point de destination final » puisque si ce dernier est situé au Canada, l'expéditeur ne jouit pas d'une liberté absolue pour choisir un parcours partiellement situé aux États-Unis. La distinction que fait la LNT 1987 entre la destination et la destination finale donne à penser que le législateur a prévu des situations semblables à la présente où, pour une raison ou une autre, l'expéditeur peut désirer envoyer des marchandises à un endroit et, ensuite, dresser un nouveau connaissement en vue de leur transport jusqu'à la destination finale. Ce genre de situation n'a rien d'inhabituel. Il est clair, selon la LNT 1987, que dans les situations où le Canada est la destination finale, l'expéditeur doit désigner un parcours entièrement canadien qui soit économique. Dans le cas qui nous occupe, l'AGCL confirme qu'aucune portion des marchandises empruntant le parcours Medicine Hat-Shelby n'a pour destination finale le Canada.

point of destination, the traffic in question will almost certainly move beyond Shelby.

As noted earlier, CP, on August 5, 1988, requested that the Agency require AGCL to produce a significant amount of information relating to the movement of the CLR traffic beyond Shelby. In response to CP's request, the Agency in its letter to CP dated August 12, 1988 noted:

> "AGCL has asserted that it has designated Shelby as the destination and the relevant bill of lading will show Shelby as the destination. The Agency has determined, therefore, with one exception, that the information which CP has requested the Agency require AGCL to produce is not necessary to enable the Agency to establish the CLR requested by AGCL."

The Agency, in ruling that the information requested by CP was not necessary for the determination of the CLR because it related to movements beyond Shelby, determined that Shelby would be the destination of the traffic to which the CLR would apply.

The NTA, 1987 does not define the term "point of destination". The NTA, 1987, however, makes a distinction between the "point of destination" and the "ultimate point of destination" in that if the ultimate point of destination is in Canada, the shipper does not have unrestricted freedom to select a continuous route which is partly in the United States. The distinction between the point of destination and the ultimate point of destination in the NTA, 1987 leads to the conclusion that the framers of the legislation foresaw situations such as the present one where the shipper may for some reason wish to consign traffic to a destination and then have a new bill of lading cut for the movement to the ultimate destination. Such situations are not unusual. In such situations, the legislation makes it clear that where the ultimate point of destination is in Canada, the shipper must designate an all-Canadian route when such route is cost-effective. In the present case, AGCL has confirmed that none of the traffic which would move over the Medicine Hat-Shelby routing will have an ultimate point of destination in Canada.

L'AGCL a déclaré que les connaissements relatifs aux marchandises transportées à la fois selon le PLC et selon le prix publié de la BN porteront comme destination Shelby; en d'autres termes, elles seront expédiées à Shelby. Si Shelby figure comme destination sur le connaissement, le contrat de transport se termine à cet endroit.

En ce qui concerne l'argument du CP selon lequel le prix publié de la BN est nettement inférieur à la part de celui-ci dans le prix commun exigé actuellement entre Medicine Hat et Shelby, l'Office note que l'AGCL a l'intention d'expédier de Sweetgrass à Shelby quelque 3 000 wagons de méthanol au tarif publié. Le CP a indiqué qu'un seul wagon a effectué ce parcours en 1987, probablement selon le prix commun existant. Même si l'Office n'entend pas déterminer pour quel motif la BN a établi au montant actuel le prix de Sweetgrass à Shelby, l'addition d'une quantité importante de nouvelles marchandises doit sûrement avoir été un facteur majeur.

L'Office a pris en considération l'argument du CP concernant d'éventuels abus à l'égard des dispositions touchant les PLC et à l'égard des méthodes de l'Office. L'Office a toutefois conclu que la possibilité d'abus n'a rien à voir avec le fait que Shelby pourrait ne pas être la destination finale des marchandises de l'AGCL, mais plutôt avec le fait que le prix publié pourrait ne pas représenter avec exactitude les recettes du transporteur de liaison. La LNT 1987 prévoit toutefois clairement le recours à un prix publié afin d'établir un PLC même si des contrats confidentiels pourraient le modifier.

Troisième point - Existe-t-il des éléments de preuve relatifs à un accord sur le transport des marchandises sur le reste du parcours continu ?

Argument du CP

Le CP affirme que l'AGCL n'a même pas, sauf dans le cas de la BN, révélé l'identité des transporteurs de liaison et encore moins prouvé qu'elle a conclu avec eux les accords requis. Pour ce qui est de l'accord entre l'AGCL et la BN, le CP affirme qu'il n'y a pas d'accord. Tout ce qu'il est possible de dire selon le CP, c'est que les parties ont convenues qu'il existe un accord si un PLC est établi et si le montant du PLC et le niveau de

AGCL has stated that the bills of lading for the traffic which would move under a combination of the CLR and the BN published tariff rate would show Shelby as the destination, that is, it would be consigned to Shelby. If Shelby is shown as the destination on the bill of lading, then the contract for carriage terminates at that point.

In respect of CP's argument that the published BN tariff rate is significantly lower than BN's current division of an existing joint rate between Medicine Hat and Shelby, the Agency notes that AGCL intends to ship approximately 3,000 carloads of methanol at the published tariff rate from Sweetgrass to Shelby. CP has indicated that only one car moved from Medicine Hat to Shelby in 1987, presumably on the existing joint rate. While the Agency does not wish to make a determination with respect to the reason BN established the Sweetgrass - Shelby rate at the level it did, the addition of a significant amount of new traffic must surely have been a major consideration.

The Agency has considered CP's argument concerning possible abuses of the CLR provisions and Agency procedure. The Agency has concluded, however, that any potential for abuse is not related to the fact that Shelby may not be the ultimate destination of AGCL's traffic, but rather that the published freight rate may not accurately reflect the connecting carrier's revenue for the movement. The NTA, 1987, however, clearly provides for the use of a published tariff rate for the establishment of a CLR, notwithstanding the possibility that confidential contracts could modify that rate.

Issue 3 - Is there evidence of agreement for the movement of traffic over the balance of the continuous route?

CP Argument

CP submits that AGCL has, with the exception of BN, failed even to identify the connecting carriers, much less prove that it has reached the requisite agreement with them. In respect of the agreement between AGCL and BN, CP submits that there is no agreement. The most that can be said, in CP's view, is that the parties have agreed that if a CLR is established and the CLR rate and service level is satisfactory to AGCL, then an agreement

service sont à la satisfaction de l'AGCL. Selon le CP, cet accord est insuffisant et l'Office doit rejeter la demande de l'AGCL concernant le PLC.

Réponse de l'AGCL

L'AGCL affirme que l'Office doit simplement être convaincu que, en toute probabilité, un accord existe. L'AGCL affirme que les renseignements qu'elle a fournis sont plus que suffisants à cet égard. Elle affirme encore que les arguments du CP à l'égard des transporteurs de liaison n'ont aucun rapport avec le transport dont il est question de Coutts à Shelby.

L'AGCL admet que son accord avec la BN dépend de l'établissement d'un PLC satisfaisant en sa faveur. L'AGCL affirme que ce genre d'accord conditionnel est nécessaire du point de vue commercial, mais qu'il existe néanmoins un accord.

Analyse

Si, aux fins de l'établissement du PLC, l'Office conclut que Shelby est la destination, l'existence du prix publié de la BN en vue du transport du méthanol constituerait en soi une preuve suffisante d'un accord entre l'AGCL et la BN relativement au transport sur le reste du parcours continu, du lieu de correspondance de Coutts-Sweetgrass à Shelby. En outre, l'AGCL a cependant montré des pièces de correspondance indiquant que la BN a accepté de publier le prix en question. La conclusion qui s'impose est que les dispositions du paragraphe 135(1) concernant l'existence d'un accord entre l'expéditeur et le transporteur de liaison sont respectées.

Quatrième point - Est-ce que le lieu de correspondance de Coutts-Sweetgrass est le plus proche dans la direction la plus plausible dans laquelle s'effectue le transport des marchandises ?

Argument du CP

Le CP déclare que le lieu de correspondance désigné afin d'établir un PLC doit être situé dans la direction la plus plausible dans laquelle s'effectue le transport. Le CP affirme que les caractéristiques passées d'expédition de l'AGCL indiquent que les marchandises expédiées selon le PLC ont surtout

will exist. In CP's view this is insufficient and the Agency must dismiss AGCL's application for a CLR.

AGCL Response

AGCL submits that the Agency need only satisfy itself that on a balance of probabilities an agreement exists. AGCL submits that the material it has submitted more than satisfies this onus. AGCL further submits that CP's arguments with respect to connecting carriers do not relate to the relevant movement from Coutts to Shelby.

AGCL admits that its agreement with BN is conditional upon AGCL obtaining a satisfactory CLR. AGCL submits that such a conditional arrangement is necessary for business purposes, but nevertheless an agreement exists.

Analysis

If the Agency concludes that for the purpose of establishing the CLR, Shelby is the destination, the existence of the published BN tariff for the movement of methanol would in itself be sufficient evidence that there is an agreement between AGCL and BN for the movement of traffic over the balance of the continuous route from the Coutts/Sweetgrass interchange to Shelby. In addition, however, AGCL has provided correspondence which indicates that BN agreed to publish the tariff in question. The conclusion which one must reach is that the requirements of subsection 135(1) with respect to the existence of an agreement between the shipper and the connecting carrier have been met.

Issue 4 - Is the Coutts/Sweetgrass interchange the nearest interchange in the reasonable direction of the movement of the traffic?

CP Argument

CP states that the interchange designated for the purpose of establishing a CLR must be located in the reasonable direction of the movement of traffic. CP submits that AGCL's past shipping patterns indicate that the bulk of destinations for the CLR traffic would be in the United States

pour destination les États du Midwest et de l'Est des États-Unis. Le CP prétend qu'un parcours traversant Coutts ne s'effectuerait pas, pour une simple question de géographie, dans la direction la plus plausible. Afin d'illustrer ce point, le CP compare les distances d'un certain nombre de parcours de Medicine Hat à des destinations du Midwest américain via Coutts et via Winnipeg. La distance via Coutts dépasse dans chaque cas la distance via Winnipeg. Le CP affirme donc que Coutts ne peut être désignée le seul lieu de correspondance, ainsi que l'AGCL le prétend, et que la demande devrait être rejetée.

Réponse de l'AGCL

L'AGCL affirme que l'argument du CP n'est pas pertinent à l'affaire puisque la destination des marchandises est Shelby et que Coutts est située dans la direction la plus plausible de cette destination.

Analyse

Si l'Office accepte Shelby comme la destination des marchandises, le lieu de correspondance de Coutts-Sweetgrass est clairement le lieu de correspondance du CP et de la BN le plus proche dans la direction la plus plausible du transport entre Medicine Hat et Shelby.

Cinquième point - Est-il possible de se fonder sur le paragraphe 137(3) afin de déterminer le PLC ?

Argument du CP

Le CP déclare que l'AGCL a présenté un mode de calcul du PLC qui est censé être conforme au mode exposé au paragraphe 137(3) de la LNT 1987. Le CP affirme que le prix demandé par le transporteur de liaison n'est pas indiqué dans un tarif au sens de la LNT 1987 et que le tarif de la BN n'est pas un tarif. Le CP prétend que le tarif de la BN n'est pas un tarif au sens de la LNT 1987 parce qu'il n'a pas été publié en conformité avec les dispositions de la section I de la partie III de la LNT 1987. Le CP prétend encore qu'il n'était pas possible de publier le tarif en conformité avec la LNT 1987 parce qu'il a trait au transport des marchandises effectué entièrement à l'extérieur du Canada.

midwest and eastern states. CP argues that a routing through Coutts would, as a simple matter of geography, not be in the reasonable direction of movement. To illustrate, CP presents a number of examples of comparative mileages from Medicine Hat to U.S. midwest destinations via Coutts and via Winnipeg. In each case, the mileage via Coutts exceeded the mileage via Winnipeg. CP submits, therefore, that Coutts cannot be designated as the sole interchange as AGCL has purported to do and the Application should be dismissed.

AGCL Response

AGCL submits that CP's argument is not relevant to this case as the destination of the movement is Shelby and Coutts is in the reasonable direction of that destination.

Analysis

If the Agency accepts Shelby as the destination of the traffic, the Coutts/Sweetgrass interchange is clearly the nearest CP-BN interchange in the reasonable direction of movement of traffic between Medicine Hat and Shelby.

Issue 5 - Can subsection 137(3) be relied upon to determine the CLR?

CP Argument

CP states that AGCL has submitted a method of CLR calculation which purportedly conforms to the method of calculation set out in subsection 137(3) of the NTA, 1987. CP submits that the rate charged by the connecting carrier is not set out in a tariff within the meaning of the NTA, 1987 and the BN tariff is not such a tariff. CP argues that the BN tariff is not a tariff within the meaning of the NTA, 1987 because it has not been published in accordance with the requirements of Division I of Part III of the NTA, 1987. CP further argues that the tariff could not be published in accordance with the NTA, 1987 since it relates to the movement of traffic totally outside Canada.

Le CP déclare également, pour les raisons ci-après, qu'il n'est pas économique d'établir un PLC canadien à partir du prix d'un transporteur américain :

a) Les régimes législatifs des deux pays diffèrent;

b) Les coûts d'exploitation et d'immobilisation diffèrent;

c) Les régimes fiscaux diffèrent;

d) Les exigences des transporteurs à l'égard des recettes diffèrent;

e) Les marchés sont différents;

f) Il est impossible pour le transporteur canadien, à cause des variations du taux de change, de recevoir un PLC calculé avec exactitude.

Le CP prétend donc que le mode de calcul prévu au paragraphe 137(3) ne peut servir à cette fin.

Le CP prétend encore qu'aucun autre des modes de calcul du PLC prévus à l'article 137 n'est applicable. Selon le CP, les paragraphes 137(4) et 137(5) ne s'appliquent que dans les situations où un transporteur de liaison demande un prix en vertu d'un contrat confidentiel. Le CP prétend ignorer pour l'instant si un transporteur de liaison demande un prix en vertu d'un contrat confidentiel. La LNT 1987 ne prévoit aucun mode de calcul du PLC lorsque le transporteur de liaison recourt à la fois à un prix publié et à un prix indiqué dans un contrat confidentiel. De même, la LNT 1987 n'indique pas comment le PLC doit être calculé lorsque le transporteur de liaison est américain et qu'il demande des prix fondés sur des contrats confidentiels qui n'en sont pas, selon la définition qu'en donne l'article 110.

Réponse de l'AGCL

L'AGCL affirme que le CP n'a pas démontré en quoi la publication du tarif de la BN n'est pas conforme à la LNT 1987 et que rien ne prouve que la méthode employée par la BN, ni le tarif proprement dit ne sont pas conformes à la section I de la partie III de la LNT 1987. L'AGCL affirme

CP also states that it does not make economic sense to structure a Canadian CLR on the tariff rate of an American carrier. CP presents the following reasons for this statement;

a) the regulatory regimes in the two jurisdictions differ,

b) operating and capital costs differ,

c) tax structures differ,

d) carriers' revenue requirements differ,

e) the marketplace is not the same,

f) the variation in the two currencies would make it impossible for the Canadian carrier to receive an accurately calculated CLR.

CP argues, therefore, that the method of calculation provided in subsection 137(3) cannot be used for the purpose of this proceeding.

CP further argues that it is likely that no other method of calculating a CLR provided in section 137 is applicable. Subsections 137(4) and 137(5), CP submits, apply only in situations where a connecting carrier charges its rates under a confidential contract. CP argues that it is as yet unknown whether a connecting carrier is charging a rate under a confidential contract. The NTA, 1987 provides no procedure for the calculation of a CLR when the connecting carrier(s) use a combination of published and confidential contract rates. As well, the NTA, 1987 supplies no guidance as to how a CLR is to be calculated where a connecting carrier is a U.S. carrier and charges rates on the basis of confidential contracts that are not "confidential contracts" as defined by section 110 of the NTA, 1987.

AGCL Response

AGCL submits that CP has not demonstrated in what manner the publication of the subject BN tariff is not in accordance with the NTA, 1987 and there is no evidence that either the process followed by BN or the tariff itself are inconsistent with the requirements of Division I of Part III of the NTA,

encore que rien, dans la LNT 1987, n'appuie l'affirmation selon laquelle les prix figurant dans le tarif d'un transporteur de liaison américain ne peuvent servir au calcul du PLC.

Toujours selon l'AGCL, si l'argument du CP selon lequel l'article 137 ne peut servir à calculer le PLC lorsque des transporteurs de liaison américains sont en cause était correct, l'article 142 de la LNT 1987 s'appliquerait. L'AGCL demande à l'Office d'adopter l'arrêté visé à l'article 142.

Analyse

Il est clair que le tarif 4625-A de la BN n'est pas publié en conformité avec la LNT 1987 et qu'il ne faut pas s'attendre à ce qu'il le soit puisqu'il est en vigueur aux États-Unis.

Comme le CP l'a affirmé, les conjonctures économiques au Canada et aux États-Unis diffèrent sensiblement. L'Office note toutefois que les facteurs que le CP cite touchent également le transport effectué par le CP par l'entremise de ses filiales exploitées aux États-Unis. L'Office conclut qu'un important indicateur des différences que cite le CP est la valeur relative des devises des deux pays. Si le calcul du PLC doit se fonder sur un prix publié par un transporteur américain, le prix doit être ajusté en fonction du taux de change. Comme le paragraphe 137(3) ne prévoit pas l'ajustement du prix publié par le transporteur de liaison afin de traduire les valeurs respectives des dollars canadien et américain, il ne serait pas approprié de recourir à cette méthode.

Le cas échéant, il conviendrait que l'Office, par arrêté en application de l'article 142, établisse un autre mode de calcul du PLC. Le mode choisi suit la méthodologie exposée au paragraphe 137(3), sauf que le prix publié dans le tarif est converti en dollars canadiens au moyen d'un facteur de change.

1987. AGCL further submits that the proposition that rates contained in the tariff of a U.S. connecting carrier cannot be utilized in the calculation of a CLR is not supported by any words of the legislation.

AGCL also submits that, if CP is correct in its argument that section 137 cannot be used in the calculation of a CLR where U.S. connecting carriers are involved, then section 142 of the NTA, 1987 would be applicable and asks that the Agency make the order contemplated by section 142.

Analysis

It is clear that BN Tariff 4625-A is not issued and published in accordance with the provisions of the NTA, 1987, nor should it be expected to be so issued and published, since it has application in the United States.

As CP has submitted, there are significant differences between the Canadian and U.S. economic climates. The Agency notes, however, that the same factors which CP has cited would affect the CP routing through its subsidiaries which operate in the United States. The Agency has concluded that an appropriate indicator of the differences cited by CP is the relative value of the two countries' currencies. If the calculation of the CLR is to be made on the basis of a published U.S. freight rate, the rate must be adjusted by the application of a currency exchange factor. Since subsection 137(3) does not make any provision for the adjustment of the connecting carrier's published rate to reflect differences in the value of the Canadian and U.S. dollar, it would be inappropriate to use that method.

That being the case, the appropriate course of action for the Agency would be to make an order, pursuant to its authority under section 142 of the NTA, 1987, establishing an alternative method of determining the amount of the CLR. The method selected is one which parallels the methodology set out in subsection 137(3), with the exception that the published tariff rate is converted to a Canadian dollar equivalent through the use of a currency exchange factor.

La méthode est la suivante :

1. Déterminer la distance réelle sur le parcours du CP entre l'usine de l'AGCL, à Medicine Hat, et le lieu de correspondance du CP et de la BN, à Coutts;

2. Déterminer la distance réelle sur le parcours de la BN entre Sweetgrass et Shelby, au Montana;

3. Multiplier le prix publié dans le tarif de la BN par un facteur de change afin d'obtenir l'équivalent, en dollars canadiens, du prix de la BN;

4. Diviser l'équivalent, en dollars canadiens, du prix de la BN par la distance entre Sweetgrass et Shelby afin de déterminer les recettes par tonne-mille;

5. Soustraire 25 milles de la distance sur le parcours du CP déterminée en 1.;

6. Multiplier la distance déterminée en 5. par les recettes par tonne-mille déterminées en 4.;

7. Diviser le prix d'interconnexion de 250 $ par la masse minimum, en tonne, de chaque wagon de marchandises;

8. Additionner le produit déterminé en 6. par le quotient déterminé en 7. afin de déterminer le montant du PLC en dollars/tonne.

Sixième point - Les distances et le taux de change

Argument du CP

Le CP affirme que le prix de 9,34 $, qui est selon l'AGCL le PLC approprié, est inexact parce que l'AGCL a utilisé des distances inexactes pour les portions canadienne et américaine du parcours et qu'elle semble avoir calculé le prix en employant le taux de change en vigueur au moment de la demande. Le CP fournit les distances réelles et affirme que le taux de change qui devrait servir au calcul devrait être la moyenne de toutes les surtaxes bimensuelles pour différence de change des six premiers mois de l'année.

The method is as follows:

1. Determine the actual CP rail mileage between the AGCL plant at Medicine Hat and the BN-CP interchange at Coutts.

2. Determine the actual BN rail mileage between Sweetgrass and Shelby, Montana.

3. Multiply the BN tariff rate by a currency exchange factor to obtain the Canadian dollar equivalent of the BN tariff rate.

4. Divide the Canadian dollar equivalent of the BN tariff rate by the rail mileage between Sweetgrass and Shelby to determine revenue per ton mile.

5. Subtract 25 miles from the CP rail mileage determined in 1 above.

6. Multiply the reduced mileage calculated in 5 above by the revenue per ton mile calculated in 4 above.

7. Divide the $250 interswitching charge by the minimum carload weight of the traffic in tons.

8. Add the product obtained in 6 to the quotient obtained in 7 to determine the amount of the CLR in dollars per ton.

Issue 6 - Rail mileages and currency exchange factor

CP Argument

CP submits that the rate of $9.34 submitted by AGCL as being the appropriate CLR level is inaccurate because AGCL has used inaccurate mileage figures for both the Canadian and U.S. portions of the movement and has calculated the rate apparently using the exchange rate in effect on the date of the application. CP provides the actual railway mileages and submits that the appropriate exchange rate to be used in the calculation should be the average of all the semi-monthly surcharge exchange factors for the first six months of the year.

Le CP affirme que le PLC approprié, fondé sur les distances fournies par le CP et le taux de change, devrait s'élever à 10,59 $ la tonne.

Réponse de l'AGCL

L'AGCL ne conteste pas les arguments du CP concernant les distances, mais elle demande à l'Office de les vérifier. L'AGCL soutient que c'est le taux de change en vigueur au moment de la demande qui devrait servir au calcul du PLC. L'AGCL affirme qu'en supposant correctes les distances fournies par le CP, l'Office devrait déterminer par arrêté un PLC s'élevant à 10,29 $ la tonne.

Analyse

Les distances, en milles, de Medicine Hat à Coutts sont tirées de l'indicateur n° 82 du CP du 7 juin 1987. Voici les distances en question.

Endroit	Subdivision	Distance
Medicine Hat - Macson	Maple Creek	5,0
Macson-Lethbridge	Taber	116,6
Lethbridge - Montana	Taber	8,6
Montana - Stirling	Stirling	17,5
Stirling - Coutts	Coutts	46,9
Total		**194,6**

Il faut ajouter au total la distance sur le parcours du CP depuis l'usine de l'AGCL à Medicine Hat. Le CP déclare que la distance est de 4,66 milles. La distance totale sur le parcours du CP sur laquelle le PLC s'applique est donc de 199,26 milles.

La distance réelle sur le parcours de la BN, de Sweetgrass à Shelby, est tirée du guide de distance 6003 de la BN. La distance est de 38,8 milles.

L'Office a étudié les mémoires du CP et de l'AGCL à l'égard du facteur approprié de change qui doit servir à calculer l'équivalent, en dollars canadiens, du prix publié par la BN. Dans le cas qui nous occupe, l'Office a décidé que le taux de change officiel de la Banque du Canada en vigueur le 25 juillet 1988 contre le dollar américain, soit le jour où l'AGCL a présenté sa demande, est le taux approprié. Le taux officiel de la Banque du Canada

CP submits that the appropriate CLR level, based on the CP-provided mileages and exchange factors, should be $10.59 per ton.

AGCL Response

AGCL does not dispute the mileage assertions of CP, but asks that the Agency verify those assertions. AGCL asserts that the exchange rate at the time of the application should be utilized for the calculation of the CLR. AGCL submits that, assuming the CP-provided mileages are correct, the Agency should order a CLR in the amount of $10.29 per ton.

Analysis

CP rail mileages from Medicine Hat to Coutts have been extracted from CP Timetable No. 82, dated June 7, 1987. The mileages are as follows:

Between	Subdivision	Miles
Medicine Hat - Macson	Maple Creek	5.00
Macson - Lethbridge	Taber	116.60
Lethbridge - Montana	Taber	8.60
Montana - Stirling	Stirling	17.50
Stirling - Coutts	Coutts	46.90
Total		**194.60**

To that figure must be added the CP rail mileage from the AGCL plant to Medicine Hat. CP has stated the distance is 4.66 miles. The total CP rail mileage over which the CLR will apply, therefore, is 199.26.

The actual BN rail mileage between Sweetgrass and Shelby has been extracted from BN Mileage Tariff 6003. The mileage is 38.8 miles.

The Agency has considered the submissions of CP and AGCL in respect of the appropriate currency exchange factor to be used in calculating the Canadian dollar equivalent of the published BN rate. In the case at hand the Agency has determined that the official Bank of Canada U.S. dollar exchange rate on July 25, 1988, the day of the AGCL application, is the appropriate exchange rate. The official Bank of Canada U.S. dollar

à la fermeture le 25 juillet 1988 était de 1,2153 $ CAN contre 1 $ US.

Calcul du PLC

Le calcul effectif du PLC constitue un simple exercice mathématique utilisant les données suivantes.

Charge du wagon - 95 tonnes

Distance sur le parcours du CP depuis l'usine de l'AGCL jusqu'à Coutts, en Alberta -199,26 milles

Distance sur le parcours de la BN de Sweetgrass à Shelby, au Montana - 38,8 milles

Prix publié par la BN - 1,41 $ US la tonne

Facteur de change - 1,2153

Le calcul s'effectue comme suit :

1. Calculer l'équivalent, en dollars canadiens, du prix de la BN;

   1,41 $ US x 1,2153 = 1,714 $ CAN

2. Calculer les recettes en tonnes-milles découlant du prix de la BN;

   $\frac{1{,}714\ \$\ CAN/tonne}{38{,}8\ milles} = 0{,}0442\ \$\ CAN/tonne\text{-}mille$

3. Réduire la distance sur le parcours du CP afin d'obtenir la distance à laquelle le prix d'interconnexion s'applique;

   199,26 - 25 = 174,26 milles

4. Calculer les recettes du CP à l'exclusion de l'interconnexion;

   174,26 milles x 0,0442 $ CAN/mille = 7,70 $ CAN/tonne

5. Calculer le prix d'interconnexion (par tonne);

   $\frac{250\ \$\ CAN}{95\ tonnes} = 2{,}63\ \$\ CAN$

exchange rate at closing on July 25, 1988 was US$1 = C$1.2153.

Calculation of the CLR

The actual calculation of the CLR is a simple mathematical exercise using the following inputs:

Car loading - 95 tons

CP rail miles AGCL plant to Coutts, Alberta - 199.26 miles

BN rail miles Sweetgrass to Shelby, Montana - 38.8 miles

BN published tariff rate - US$1.41/ton

Currency exchange factor - 1.2153

The calculation is as follows:

1. Calculate Canadian dollar equivalent of BN tariff rate.

   US$1.41 x 1.2153 = C$1.714

2. Calculate revenue per ton mile of BN tariff rate

   $\frac{C\$1.714/ton}{38.8\ miles} = C\$0.0442/ton\ mile$

3. Reduce CP mileage to reflect mileage to which interswitching charge applies

   199.26 - 25 = 174.26 miles

4. Calculate CP revenue excluding switching

   174.26 miles x C$0.0442/mile = C$7.70/ton

5. Calculate switching charge per ton

   $\frac{C\$250}{95\ tons} = C\$2.63$

6. Calculer le PLC.

7,70 $ CAN + 2,63 $ CAN = 10,33 $ CAN

En raison d'une erreur mathématique, l'arrêté n° 1988-R-798, tel qu'il avait été publié initialement, établissait à 10,13 $ par tonne le PLC au lieu du montant exact, soit 10,33 $. Un erratum rectifiant l'arrêté a été publié. Le prix de 10,33 $ la tonne est établi à certaines conditions. En premier lieu, puisque l'AGCL a indiqué que la destination des marchandises est Shelby, le connaissement doit indiquer Shelby.

En deuxième lieu, afin d'éviter que les marchandises visées par le PLC ne soient renvoyées au Canada ou, en conformité avec la partie de la politique nationale des transports exposée au sous-alinéa 3(1)*g)*(iv) de la LNT 1987, que le PLC ne constitue un empêchement excessif au mouvement des marchandises par les ports canadiens, les marchandises transportées selon le PLC ne doivent pas avoir pour destination finale le Canada, ni une autre destination à l'extérieur de la partie continentale des États-Unis.

En troisième lieu, puisque le prix de 1,41 $ US la tonne publié par la BN a été établi à partir du principe que l'expéditeur fournit les wagons et que la compagnie de chemin de fer ne doit pas rembourser l'utilisation des wagons à ce dernier en fonction de la distance, le CP ne doit pas être tenu de payer cette utilisation lors du transport des marchandises selon le PLC.

En dernier lieu, et en conformité avec l'article 139 de la LNT 1987, le PLC doit demeurer en vigueur pendant un an à compter de la date où il est entré en vigueur ou pendant la période convenue entre l'AGCL et le CP.

Constatations

Conséquemment à l'analyse des mémoires de l'AGCL et du CP, l'Office a décidé ce qui suit relativement à la demande de l'AGCL :

1. La BN est un transporteur de liaison aux fins de l'établissement du PLC demandé par l'AGCL;

2. Aux fins de l'établissement du PLC, la destination est Shelby, au Montana;

6. Calculate CLR

C$7.70 + C$2.63 = C$10.33

As a result of an arithmetic error, Order No. 1988-R-798, as originally issued, established a CLR of $10.13 per ton rather than the correct amount of $10.33. An erratum sheet correcting the Order has been issued. The rate of $10.33 per ton is established subject to a number of conditions. First, since AGCL has indicated that Shelby is the destination of the traffic, the traffic must be billed to Shelby.

Second, to ensure that the CLR traffic will not be returned to Canada or, pursuant to that part of the National Transportation Policy set out in subparagraph 3(1)*(g)*(iv) of the NTA, 1987, that the CLR is not an unreasonable discouragement to the movement of commodities through Canadian ports, no traffic moving at the CLR level of rates shall have an ultimate destination in Canada or any other destination outside the Continental United States.

Third, since the BN tariff rate of US$1.41 per ton has been established on the basis that cars are to be supplied by the shipper and no mileage payments are payable by the railway to the shipper for the use of the cars, CP shall not be required to pay mileage charges for the use of AGCL-supplied cars when moving traffic on the CLR.

Finally, pursuant to the provisions set out in section 139 of the NTA, 1987, the CLR shall remain in force for a period of one year from the date on which the rate becomes effective or such other period as is agreed on by AGCL and CP.

Findings

On the basis of the analysis of the submissions of AGCL and CP, the Agency has made the following determinations with respect to the AGCL application:

1. BN is a connecting carrier for the purpose of establishing the CLR requested by AGCL.

2. The destination for the purpose of establishing the CLR is Shelby, Montana.

3. Il existe un accord entre l'AGCL et la BN en vue du transport des marchandises sur le reste du parcours continu désigné par l'AGCL, en conformité avec le paragraphe 134(4) de la LNT 1987;

4. Le lieu de correspondance du CP et de la BN à Coutts-Sweetgrass est le plus proche dans la direction la plus plausible dans laquelle s'effectue le transport des marchandises sur le parcours continu désigné par l'AGCL;

5. Il n'est pas possible de déterminer le PLC au moyen de la méthodologie exposée au paragraphe 137(3) de la LNT 1987;

6. L'Office a déterminé le montant du PLC par un arrêté concernant un autre mode de calcul en application des pouvoirs que lui donne l'article 142 de la LNT 1987;

7. L'Office a décidé que le PLC relatif au transport du méthanol dans des wagons-citernes fournis par l'expéditeur, depuis l'usine de l'AGCL à Medicine Hat jusqu'au lieu de correspondance du CP et de la BN situé à Coutts, en Alberta-Sweetgrass, au Montana, s'élève à 10,33 $ la tonne, sous réserve des conditions ci-après :

   a) Le connaissement doit indiquer Shelby, au Montana, comme destination;

   b) Les marchandises transportées, selon le PLC établi par l'Office, ne doivent pas avoir pour destination finale le Canada, ni une autre destination à l'extérieur de la partie continentale des États-Unis;

   c) Le CP n'est pas tenu de rembourser au propriétaire ou concessionnaire, en fonction de la distance parcourue sur les voies du CP, l'utilisation des wagons servant au transport des marchandises;

   d) Le PLC doit demeurer en vigueur pendant un an à compter de la date où il est entré en vigueur ou pendant la période convenue entre l'AGCL et le CP.

3. There is an agreement between AGCL and BN for the movement of traffic over the balance of the continuous route designated by AGCL pursuant to subsection 134(4) of the NTA, 1987.

4. The Coutts/Sweetgrass CP-BN interchange is the nearest CP-BN interchange in the reasonable direction of the movement of the traffic on the continuous route designated by AGCL.

5. The CLR cannot be determined using the methodology set out in subsection 137(3) of the NTA, 1987.

6. The Agency has determined the amount of the CLR using an alternative method ordered pursuant to the Agency's powers under section 142 of the NTA, 1987.

7. The Agency has determined the amount of the CLR to be $10.33 per ton for the movement of methanol in shipper-supplied tank cars from the AGCL plant at Medicine Hat to the CP-BN interchange at Coutts, Alberta/Sweetgrass, Montana, subject to the following conditions:

   a) The traffic shall be billed to Shelby, Montana.

   b) No traffic moving at the level of rate established by the Agency shall have an ultimate destination in Canada or any other destination outside the Continental United States.

   c) CP will have no obligation to make mileage payments to the owner/lessee of railway cars used to transport traffic for the distance travelled on the lines of CP.

   d) The rate shall remain in force for a period of one year from the date on which the rate becomes effective or such other period as is agreed on by AGCL and CP.

ARRÊTÉ

ATTENDU QUE l'AGCL est un expéditeur au sens de la LNT 1987 et qu'il entend expédier des marchandises, nommément du méthanol, dans des wagons-citernes fournis par l'expéditeur, du point d'origine situé à Medicine Hat, en Alberta, au point de destination situé à Shelby, au Montana;

ATTENDU QUE l'AGCL n'a accès qu'aux voies d'une seule compagnie de chemin de fer au point d'origine des marchandises, soit le CP;

ATTENDU QUE deux compagnies de chemin de fer exploitent un parcours continu entre le point d'origine et le point de destination;

ATTENDU QUE l'AGCL a désigné un parcours continu de Medicine Hat, en Alberta, à Shelby, au Montana, en conformité avec le paragraphe 134(4) de la LNT 1987;

ATTENDU QUE l'AGCL a demandé au CP d'établir un prix de ligne concurrentiel du point d'origine jusqu'au lieu de correspondance le plus proche d'un transporteur de liaison;

ATTENDU QUE l'AGCL et le CP ne sont pas parvenus à un accord sur le montant du prix de ligne concurrentiel;

ATTENDU QUE l'AGCL a demandé à l'Office d'établir un prix de ligne concurrentiel.

APRÈS examen des mémoires de l'AGCL et du CP sur cette question, l'Office a décidé ce qui suit :

a) La BN est un transporteur de liaison aux fins de l'établissement du prix de ligne concurrentiel demandé par l'AGCL;

b) Aux fins de l'établissement du PLC, la destination est Shelby, au Montana;

c) Il existe un accord entre l'AGCL et la BN en vue du transport des marchandises sur le reste du parcours continu;

ORDER

WHEREAS AGCL is a shipper within the meaning of the NTA, 1987 and intends to send goods, namely methanol in shipper-supplied tank cars, from the point of origin at Medicine Hat, Alberta to the point of destination at Shelby, Montana, and

WHEREAS AGCL has access to the lines of only one railway company at the point of origin of the traffic, that railway company being CP, and

WHEREAS a continuous route is operated between the point of origin and the point of destination by two railway companies, and

WHEREAS AGCL has designated a continuous route from Medicine Hat, Alberta to Shelby, Montana pursuant to subsection 134(4) of the NTA, 1987, and

WHEREAS AGCL has requested CP to establish a Competitive Line Rate from the point of origin to the nearest interchange with a connecting carrier, and

WHEREAS AGCL and CP have been unable to agree upon the amount of the Competitive Line Rate, and

WHEREAS AGCL has made application to the Agency to establish the amount of the Competitive Line Rate.

UPON consideration of the submissions of AGCL and CP in this matter, the Agency has determined as follows:

a) BN is a connecting carrier for the purpose of establishing the Competitive Line Rate requested by AGCL.

b) The destination for the purpose of establishing the CLR is Shelby, Montana.

c) There is an agreement between AGCL and BN for the movement of traffic over the balance of the continuous route designated by AGCL.

d) Le lieu de correspondance du CP et de la BN à Coutts-Sweetgrass est le plus proche dans la direction la plus plausible dans laquelle s'effectue le transport des marchandises;

e) Il n'est pas possible de déterminer le prix de ligne concurrentiel en conformité avec l'article 137.

IL EST ORDONNÉ CE QUI SUIT :

1. Conformément aux pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 142 de la LNT 1987, l'Office établit par les présentes le mode de calcul ci-après du prix de ligne concurrentiel demandé par l'AGCL :

   a) Déterminer la distance réelle sur le parcours du CP entre l'usine de l'AGCL à Medicine Hat, en Alberta, et le lieu de correspondance du CP et de la BN à Coutts, en Alberta;

   b) Déterminer la distance réelle sur le parcours de la BN entre Sweetgrass, au Montana, et Shelby, au Montana;

   c) Multiplier le prix publié dans le tarif de la BN par un facteur de change afin d'obtenir l'équivalent, en dollars canadiens, du prix de la BN;

   d) Diviser l'équivalent, en dollars canadiens, du prix de la BN par la distance entre Sweetgrass, au Montana, et Shelby, au Montana, afin de déterminer les recettes par tonne-mille;

   e) Soustraire 25 milles de la distance sur le parcours du CP déterminée en a);

   f) Multiplier la distance déterminée en e) par les recettes par tonne-mille déterminées en d);

   g) Diviser le prix d'interconnexion de 250 $ par la masse minimum, en tonnes, de chaque wagon de marchandises;

   h) Additionner le produit déterminé en f) par le quotient déterminé en g) afin de déterminer le montant du prix de ligne concurrentiel en dollars/tonne.

d) The Coutts/Sweetgrass CP-BN interchange is the nearest CP-BN interchange in the reasonable direction of the movement of the traffic.

e) The amount of the Competitive Line Rate cannot be determined in accordance with section 137.

IT IS ORDERED THAT:

1. Pursuant to its authority under section 142 of the NTA, 1987, the Agency hereby establishes the following method of determining the amount of the Competitive Line Rate applied for by AGCL;

   a) Determine the actual CP rail mileage between the AGCL plant at Medicine Hat, Alberta and the BN-CP interchange at Coutts, Alberta.

   b) Determine the actual BN rail mileage between Sweetgrass, Montana and Shelby, Montana.

   c) Multiply BN tariff rate by a currency exchange factor to obtain the Canadian dollar equivalent of the BN tariff rate.

   d) Divide the Canadian dollar equivalent of the BN tariff rate by the rail mileage between Sweetgrass, Montana and Shelby, Montana to determine revenue per ton mile.

   e) Subtract 25 miles from the CP rail mileage determined in a) above.

   f) Multiply the reduced mileage calculated in e) above by the revenue per ton mile calculated in d) above.

   g) Divide the $250 interswitching charge by the minimum carload weight of the traffic in tons.

   h) Add the product obtained in f) to the quotient obtained in g) to determine the amount of the Competitive Line Rate in dollars per ton.

2. Après les calculs susmentionnés, l'Office a décidé que le prix de ligne concurrentiel relatif au transport du méthanol, depuis l'usine de l'AGCL à Medicine Hat, en Alberta, jusqu'au lieu de correspondance du CP et de la BN situé à Coutts, en Alberta - Sweetgrass, au Montana, s'élève à 10,33 $ la tonne, sous réserve des conditions ci-après :

   a) Le connaissement doit indiquer Shelby, au Montana, comme destination;

   b) Les marchandises transportées selon le PLC établi par le présent arrêté ne doivent pas avoir pour destination finale le Canada, ni une autre destination à l'extérieur de la partie continentale des États-Unis;

   c) Le CP n'est pas tenu de rembourser au propriétaire ou au concessionnaire, en fonction de la distance parcourue sur les voies du CP, l'utilisation des wagons servant au transport des marchandises;

   d) Le PLC doit demeurer en vigueur pendant un an à compter de la date où il est entré en vigueur ou pendant la période convenue entre l'AGCL et le CP.

3. Le CP doit, dans les 15 jours suivant la date du présent arrêté, indiquer et publier dans un tarif le prix de ligne concurrentiel qui entrera en vigueur dès la publication du tarif.

APPENDICE I

EXTRAIT DE LA *LOI NATIONALE DE 1987 SUR LES TRANPORTS*

Prix de ligne concurrentiels

134. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article et aux articles 135 à 142,

« transporteur de liaison » - Compagnie de chemin de fer, transporteur local exclu, qui effectue du transport à destination ou à partir d'un lieu de correspondance sur une partie d'un parcours continu à l'égard duquel la compagnie et l'expéditeur pour qui le transport est effectué ont conclu un accord sur le transport de

2. The Agency, having performed the above calculations, has determined that the amount of the Competitive Line Rate shall be $10.33 per ton for the movement of methanol from the AGCL plant at Medicine Hat, Alberta to the CP/BN interchange at Coutts, Alberta/Sweetgrass, Montana, subject to the following conditions:

   a) The traffic shall be billed to Shelby, Montana

   b) No traffic moving at the level of rate established by this Order shall have an ultimate destination in Canada or any other destination outside the United States.

   c) CP will have no obligation to make mileage payments to the owner/lessee of railway cars used to transport traffic for the distance travelled on the lines of CP.

   d) The rate shall remain in force for a period of one year from the date on which the rate becomes effective or such other period as is agreed on by AGCL and CP.

3. CP shall, within 15 days of the date of this Order, issue and publish a tariff containing the Competitive Line Rate and the rate shall become effective immediately upon issue of the tariff.

APPENDIX I

EXTRACT FROM *NATIONAL TRANSPORTATION ACT, 1987*

Competitive Line Rates

134. (1) In this section and sections 135 to 142,

"connecting carrier" means a railway company, other than a local carrier, that moves traffic to or from an interchange over a portion of a continuous route in respect of which the company and the shipper whose traffic is being moved have reached agreement with respect to the movement of the traffic over that portion of

marchandises sur la partie du parcours continu ainsi que sur le prix applicable à celui-ci.

« transporteur local » - Compagnie de chemin de fer qui effectue du transport à destination ou à partir d'un lieu de correspondance d'un point d'origine ou à un point de destination qu'elle dessert exclusivement.

(2) Sous réserve du présent article et de l'article 135, lorsqu'un expéditeur a accès aux lignes d'une seule compagnie de chemin de fer, au point d'origine ou de destination du transport effectué pour lui, et qu'un parcours continu est exploité entre ces points par deux ou plusieurs compagnies, le transporteur local desservant l'expéditeur au point d'origine ou de destination, selon le cas, doit, sur demande de l'expéditeur, établir un prix de ligne concurrentiel pour le transport effectué à partir du point d'origine ou de destination, selon celui qui est desservi exclusivement par le transporteur local, jusqu'au lieu de correspondance le plus proche avec un transporteur de liaison.

(3) Le transporteur local établit un prix de ligne concurrentiel en application du présent article malgré sa capacité de transporter les marchandises sur l'ensemble du parcours continu ou sur une partie de ce parcours qui est plus longue que la partie à l'égard de laquelle le prix de ligne concurrentiel doit s'appliquer.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), l'expéditeur peut, pour l'application du présent article, désigner le parcours continu sur lequel doit être effectué le transport pour son compte entre le point d'origine et celui de destination.

(5) Lorsque la destination finale du transport de marchandises pour un expéditeur est située au Canada, l'expéditeur désigne, afin que soit établi un prix de ligne concurrentiel, un parcours continu situé entièrement au Canada s'il en existe plus d'un qui soit susceptible d'être ainsi emprunté dans de bonnes conditions de rentabilité.

(6) Pour l'application du paragraphe (5) :

a) lorsque la destination d'un transport de marchandises est un port au Canada en vue de

the continuous route, including the rate applicable thereto;

"local carrier" means a railway company that moves traffic to or from an interchange on a continuous route from the point of origin or to the point of destination, whichever is served exclusively by that company.

(2) Subject to this section and section 135, where a shipper has access to the lines of only one railway company at the point of origin or of destination of the movement of the traffic of the shipper and a continuous route between those points is operated by two or more companies, the local carrier serving the shipper at the point of origin or destination, as the case may be, shall on the request of the shipper, establish a competitive line rate applicable to the movement of the traffic to or from the point of origin or destination, whichever is served exclusively by the local carrier, to or from the nearest interchange with a connecting carrier.

(3) A local carrier shall establish a competitive line rate pursuant to this section notwithstanding its ability to move the traffic over the whole of the continuous route or a portion of that route that is longer than the portion thereof in respect of which the competitive line rate is to apply.

(4) Subject to subsection (5), a shipper may, for the purposes of this section, designate the continuous route for the movement of the traffic of the shipper from the point of origin to the point of destination.

(5) Where the ultimate point of destination of a movement of traffic of a shipper is in Canada and there is available to the shipper more than one continuous route wholly within Canada that is cost-effective and over which it is considered reasonable to move the traffic of the shipper, the shipper shall, in order to have a competitive line rate established, designate a continuous route that is wholly within Canada.

(6) For the purposes of subsection (5),

a) where the point of destination of a movement of traffic is a port in Canada for

l'exportation du Canada, ce port est considéré comme une destination finale située au Canada;

b) lorsque l'origine d'un transport de marchandises est un port au Canada en vue de l'importation au Canada, le port est considéré comme le point d'origine du transport;

c) la ligne du Canadien Pacifique qui traverse le Maine est considérée comme située entièrement au Canada.

(7) Pour l'application du paragraphe (2), le lieu de correspondance le plus proche visé à ce paragraphe est tel lieu le plus proche de l'origine ou de la destination desservie exclusivement par le transporteur local du transport effectué dans la direction la plus plausible de l'origine à la destination sur le parcours continu désigné par l'expéditeur, sauf si le transporteur local peut établir que ce lieu de correspondance ne peut pas être utilisé pour des raisons techniques ou de sécurité.

135. (1) L'établissement pour un expéditeur d'un prix de ligne concurrentiel applicable au transport effectué entre le point d'origine ou de destination et un lieu de correspondance est subordonné à la conclusion, entre l'expéditeur et les transporteurs de liaison sur le parcours continu qu'il choisit, d'un accord sur le transport des marchandises sur le reste du parcours continu, y compris sur le prix qui s'y applique.

(2) Il n'est pas établi de prix de ligne concurrentiel pour la partie d'un parcours continu pour laquelle un prix réglementaire est fixé en application de l'alinéa 152(4)*b)*.

(3) Il n'est pas établi de prix de ligne concurrentiel pour le transport soit de remorques ou de conteneurs sur wagons plats, soit de chargements non complets, sauf de conteneurs qui arrivent à un port du Canada soit par eau en vue du transport ultérieur par rail, soit par rail en vue du transport ultérieur par eau.

(4) La partie d'un transport de marchandises pour laquelle un prix de ligne concurrentiel peut être établi ne peut dépasser la plus grande des distances suivantes : cinquante pour cent de la

export out of Canada, that port shall be considered to be an ultimate point of destination in Canada;

b) where the point of origin of a movement of traffic is a port in Canada for import into Canada, the port shall be considered to be the place where the traffic originates; and

c) the Canadian Pacific line through Maine shall be considered to be a route wholly within Canada.

(7) For the purposes of subsection (2), the nearest interchange referred to in that subsection is the nearest interchange to the point of origin or destination, whichever is served exclusively by the local carrier, in the reasonable direction of the movement of the traffic from the point of origin to the point of destination on the continuous route designated by the shipper, unless the local carrier can demonstrate that the interchange cannot be used for engineering or safety reasons.

135. (1) A competitive line rate applicable to the movement of traffic from its point of origin or to its point of destination to or from an interchange shall not be established for a shipper unless the shipper and all the connecting carriers on the continuous route selected by the shipper have reached agreement with respect to the movement of the traffic over the balance of the continuous route, including the rate applicable thereto.

(2) A competitive line rate shall not be established for a shipper in respect of the portion of a continuous route for which a rate prescribed or determined pursuant to paragraph 152(4)*(b)* is applicable.

(3) A competitive line rate shall not be established for the movement of trailers on flat cars, containers on flat cars or less than carload traffic, unless the containers arrive at a port in Canada by water for further movement by rail or by rail for further movement by water.

(4) The portion of a movement of traffic in respect of which a competitive line rate may be established shall not exceed fifty per cent of the total number of miles over which the traffic is

distance totale du transport par rail ou sept cent cinquante milles.

(5) S'il est convaincu qu'il n'y a pas de lieu de correspondance, au sens du paragraphe 134(7), à l'intérieur de la limite visée au paragraphe (4), l'Office peut, sur demande d'un expéditeur, établir un prix de ligne concurrentiel pour une partie d'un transport de marchandises couvrant une distance supérieure à cette limite.

(6) Lorsqu'un prix de ligne concurrentiel a été établi pour un expéditeur à l'égard d'un transport de marchandises effectué pour celui-ci sur un parcours continu, aucun autre prix de ligne concurrentiel ne peut être établi pour ce transport pendant que ce prix est en vigueur.

136. Sur demande d'un expéditeur, l'Office établit, dans les quarante-cinq jours suivant la demande, tels des éléments suivants qui n'ont pas fait l'objet d'un accord entre l'expéditeur et le transporteur local :

a) le montant du prix de ligne concurrentiel;

b) la désignation du parcours continu conformément au paragraphe 134(5);

c) la désignation du lieu de correspondance le plus proche conformément au paragraphe 134(7);

d) les moyens à prendre par le transporteur local pour s'acquitter de ses obligations prévues par les articles 144 et 145.

137. (1) Sous réserve du présent article et des textes d'application de l'article 142, le prix de ligne concurrentiel applicable au transport effectué pour un expéditeur est déterminé par l'addition des montants suivants :

a) le montant, égal au prix fixé en application de l'alinéa 152(4)*b)* qui est applicable à une zone tarifaire constituée en application de cet alinéa, qui est fixé pour l'application du présent paragraphe;

b) le montant égal au produit de la multiplication des montants suivants :

moved by rail or seven hundred and fifty miles, whichever is greater.

(5) Where it is satisfied that no interchange, within the meaning of subsection 134(7), exists within the limit referred to in subsection (4), the Agency may, on application of a shipper, establish a competitive line rate for a portion of a movement of traffic that extends over a distance exceeding such limit.

(6) Where a competitive line rate has been established for a shipper in respect of a movement of traffic of the shipper over a continuous route, no other competitive line rate may be established in respect of that movement while that rate is in force.

136. On the application of a shipper, the Agency shall, within forty-five days after receipt of the application, establish such of the following matters in respect of which agreement has not been reached by the shipper and the local carrier, namely,

a) the amount of the competitive line rate;

b) the designation of the continuous route in accordance with subsection 134(5);

c) the designation of the nearest interchange in accordance with subsection 134(7); or

d) the manner in which the obligations under sections 144 and 145 are to be fulfilled by the local carrier.

137. (1) Subject to this section and any regulation or order made under section 142, a competitive line rate in respect of the movement of traffic of a shipper shall be determined by adding

a) an amount equal to the rate prescribed or determined pursuant to paragraph 152(4)*(b)* that is applicable to a distance zone established pursuant to that paragraph and that is prescribed for the purposes of this subsection, and

b) an amount equal to the product obtained by multiplying

(i) un montant égal au quotient obtenu en divisant le montant des recettes totales du transporteur de liaison pour le reste du transport à l'égard duquel le prix de ligne concurrentiel ne s'applique pas par le nombre de milles de transport qui doit être effectué par le transporteur de liaison;

(ii) l'excédent du nombre de milles d'application du prix de ligne concurrentiel sur le nombre de milles auxquels s'applique le prix visé à l'alinéa *a)*.

(2) Dans les cas où l'expéditeur exerce une des activités à l'égard de laquelle un prix visé à l'alinéa (1)*a)* est applicable, la fraction du prix de ligne concurrentiel calculée en application de ce paragraphe est ajustée pour tenir compte de l'exercice de ces activités.

(3) Lorsque le prix exigé par un transporteur de liaison pour le reste d'un service de transport visé au sous-alinéa (1)*b)*(i) est indiqué dans un tarif ou est un prix convenu publié ou déposé, selon le cas, conformément à la présente section, ce prix est utilisé dans le calcul des recettes totales du transporteur de liaison pour l'application de ce sous-alinéa.

(4) Lorsque le prix exigé par un transporteur de liaison à l'égard du reste d'un service de transport visé au sous-alinéa (1)*b)*(i) est établi dans un contrat confidentiel, il y est substitué, pour l'application de ce sous-alinéa, le quotient obtenu en divisant le montant des recettes totales tirées par le transporteur local d'un service de transport qui, lorsqu'il y a accès aux lignes de plus d'une compagnie de chemin de fer, est identique ou semblable, et effectué en des conditions et circonstances identiques ou semblables, par le nombre de milles parcourus pour l'ensemble du transport visé.

(5) Lorsque, de l'avis de l'Office, aucun transport visé au paragraphe (4) n'est effectué en des conditions et circonstances identiques ou semblables à celles du transport effectué, il est substitué au montant à calculer conformément au sous-alinéa (1)*b)*(i) le montant égal au quotient

(i) an amount equal to the quotient obtained by dividing the total amount of revenue received by the connecting carrier for the balance of the movement in respect of which the competitive line rate does not apply by the number of miles over which the traffic is to be transported by the connecting carrier, by

(ii) the amount by which the number of miles over which the competitive line rate is to apply exceeds the number of miles to which the rate referred to in paragraph *(a)* is applicable.

(2) Where a shipper performs any of the activities in respect of which a rate referred to in paragraph (1)*(a)* is applicable, the portion of the competitive line rate calculated pursuant to that paragraph shall be adjusted to account for the performance of those activities.

(3) Where the rate charged by a connecting carrier in respect of the balance of a movement of traffic referred to in subparagraph (1)*(b)*(i) is set out in a tariff or is an agreed charge published or filed, as applicable, in accordance with this Division, that rate shall be used to calculate the total amount of revenue received by the connecting carrier referred to in that subparagraph.

(4) Where the rate charged by a connecting carrier in respect of the balance of a movement of traffic referred to in subparagraph (1)*(b)*(i) is set out in a confidential contract, there shall be substituted for the amount to be calculated in accordance with that subparagraph an amount equal to the quotient obtained by dividing the total amount of revenue received by the local carrier for a movement, where there is access to the lines of more than one railway company, of traffic that is the same as or similar to, and is transported under the same or substantially similar conditions and circumstances as the traffic being moved by the total number of miles over which all such traffic is moved.

(5) Where, in the opinion of the Agency, no traffic described in subsection (4) is transported under the same or substantially similar conditions and circumstances as the traffic being moved, there shall be substituted for the amount to be calculated in accordance with subparagraph (1)*(b)*(i), an

obtenu en divisant le montant des recettes totales du transporteur local tirées, pendant la période visée au paragraphe (6), de tous les services de transport qui sont identiques ou semblables au transport effectué sur l'ensemble de ses lignes de chemin de fer par le nombre de milles parcourus pour l'ensemble du transport visé.

(6) Pour l'application du paragraphe (5), la période est une des suivantes :

a) la période la plus récente désignée par le transporteur local;

b) dans les cas où l'Office détermine, sur demande présentée en application de l'article 136, que la période visée à l'alinéa *a)* n'est pas convenable dans les circonstances, la période fixée par celui-ci.

(7) Lorsqu'un transporteur local refuse de fournir à l'Office les renseignements nécessaires, de l'avis de celui-ci, au calcul du montant visé au paragraphe (4) ou fournit des renseignements qui, de l'avis de l'Office, sont inadéquats ou insuffisants à cette fin, il est substitué au montant à calculer conformément au sous-alinéa (1)*b)*(i) le montant calculé conformément au paragraphe (5).

(8) Lorsqu'un prix de ligne concurrentiel, déterminé conformément au présent article ou aux règlements, n'est pas compensatoire, il est haussé, de la manière que l'Office estime indiqué, jusqu'à ce qu'il soit compensatoire.

138. Le prix de ligne concurrentiel est indiqué :

a) si l'expéditeur et le transporteur local s'entendent sur le montant de celui-ci, dans un tarif ou un contrat confidentiel;

b) lorsque le montant de celui-ci est établi par l'Office, en application de l'article 136, dans un tarif.

139. Les prix de ligne concurrentiels s'appliquent pour une période minimale d'un an à compter de la date de leur prise d'effet, sauf si l'expéditeur et le transporteur local s'entendent sur une autre période.

amount equal to the quotient obtained by dividing the total amount of revenue received by the local carrier during the period referred to in subsection (6) for all movements of traffic that is the same as or substantially similar to the traffic being moved over all of its lines of railway by the total number of miles over which all such traffic is moved.

(6) For the purpose of subsection (5), the period is

a) the most recent period designated by the local carrier; or

b) where the Agency determines on an application pursuant to section 136 that the period referred to in paragraph *(a)* is not appropriate in the circumstances, the period determined by the Agency.

(7) Where a local carrier refuses to provide the Agency with the information required, in the opinion of the Agency, to calculate the amount referred to in subsection (4) or provides information that, in the opinion of the Agency, is inappropriate or insufficient for that purpose, there shall be substituted for the amount to be calculated in accordance with subparagraph (1)*(b)*(i) the amount calculated in accordance with subsection (5).

(8) Where, in any case, a competitive line rate as determined in accordance with this section or the regulations is non-compensatory, it shall, in the manner determined by the Agency, be increased to such a level so as to become compensatory.

138. A competitive line rate shall be set out in

a) a tariff or confidential contract, where the amount thereof is agreed on by the shipper and the local carrier; or

b) a tariff, where the amount thereof is established by the Agency pursuant to section 136.

139. Where a competitive line rate is established by the Agency, it shall remain in force during a period of one year from the date on which the rate becomes effective or such other period as is agreed on by the shipper and the local carrier.

140. (1) Sous réserve d'une entente à l'effet contraire conclue entre l'expéditeur et toutes les compagnies de chemin de fer visées, lorsqu'un prix de ligne concurrentiel est établi, la compagnie dont les lignes servent à la plus grande partie du transport effectué pour un expéditeur fournit à celui-ci une quantité suffisante de wagons eu égard au transport à effectuer.

(2) Sous réserve d'une entente à l'effet contraire entre le transporteur local et un transporteur de liaison visé, le transporteur de liaison est responsable :

a) d'une part, répartie conformément au paragraphe (3), des frais, supportés pendant la période d'application du prix de ligne concurrentiel, d'exploitation et d'entretien du lieu de correspondance;

b) des frais en immobilisations relatifs à la modification ou à l'amélioration de celui-ci qui peuvent être nécessaires pour permettre le transfert, d'une manière sécuritaire et commode, du trafic visé par le prix de ligne concurrentiel.

(3) Pour l'application de l'alinéa (2)*a)*, la part répartie d'une compagnie pour une période est déterminée par le calcul de la proportion du trafic visé par le prix de ligne concurrentiel échangé au lieu de correspondance pendant cette période par rapport au trafic total échangé à ce lieu pendant la période.

(4) Sous réserve du paragraphe (1), le tarif établissant un prix de ligne concurrentiel doit indiquer les moyens pris par le transporteur local qui l'a établi pour s'acquitter de ses obligations prévues par les articles 144 et 145 :

a) lorsque le montant du prix de ligne concurrentiel est convenu entre l'expéditeur et le transporteur local, selon l'accord intervenu entre ceux-ci;

b) lorsque le montant de ce prix est établi par l'Office en application de l'article 136, selon ce que celui-ci estime indiqué.

141. Lorsque la question est établie par l'Office en application de l'article 136, l'expéditeur n'a pas

140. (1) Subject to any agreement between the shipper and all railway companies concerned to the contrary, where a competitive line rate is established, the company over whose lines the major portion of the movement of the traffic of a shipper occurs shall provide the shipper with an adequate supply of cars for the traffic being moved.

(2) Subject to any agreement between the local carrier and any connecting carrier concerned to the contrary, the connecting carrier shall be responsible for

a) a prorated share, determined in accordance with subsection (3), of the costs, during the period in respect of which the competitive line rate is in force, of the operation and maintenance of the interchange; and

b) the capital cost of making any modification or addition to the interchange that may be necessary to allow for the safe and convenient transfer of the traffic in respect of which the competitive line rate is established.

(3) For the purposes of paragraph (2)*(a)*, a prorated share of a company during a period shall be determined by calculating the proportion that the traffic in respect of which the competitive line rate is established transferred at the interchange during that period is of the total traffic transferred at the interchange during that period.

(4) Subject to subsection (1), the tariff setting out a competitive line rate shall set out the manner in which the obligations under sections 144 and 145 are to be fulfilled by the local carrier issuing that tariff,

a) where the amount of the competitive line rate is agreed on by the shipper the local carrier, as agreed on by the shipper and the local carrier; or

b) where the amount of the competitive line rate is established by the Agency pursuant to section 136, as considered appropriate by the Agency.

141. Where a matter is established by the Agency pursuant to section 136, the shipper is not entitled

droit à l'enquête prévue à l'article 59 ou à l'arbitrage prévu à l'article 48.

142. L'Office peut, par arrêté applicable à un expéditeur ou à une compagnie donnée, ou, avec l'approbation du gouverneur en conseil, par règlement général applicable aux expéditeurs ou aux compagnies, modifier le mode de détermination du montant d'un prix de ligne concurrentiel prévu par l'article 137 lorsque ce montant ne peut être déterminé conformément à cet article.

143. Si, à la suite de l'examen prévu aux articles 266 ou 267, il est conclu dans un rapport soumis en vertu d'un de ces articles que la rentabilité de compagnies de chemin de fer canadiennes est sérieusement compromise par l'application des articles 134 à 142, le gouverneur en conseil peut, par décret, suspendre l'application de ces articles totalement ou relativement aux marchandises qui y sont spécifiées; à la date du décret, ces articles cessent d'être en vigueur totalement ou relativement à ces marchandises pendant la période qui y est spécifiée ou jusqu'à abrogation du décret.

to request an investigation of that matter under section 59 or submit that matter to the Agency for final offer arbitration under section 48.

142. The Agency may make an order in respect of a particular shipper or company or, with the approval of the Governor in Council, make regulations that apply generally to all shippers or companies, establishing an alternative method of determining the amount of a competitive line rate where the amount thereof cannot be determined in accordance with section 137.

143. Where, as a result of a review conducted pursuant to section 266 or 267, it is found in a report submitted under either of those sections that the financial viability of Canadian railway companies has been seriously affected by the operation of sections 134 to 142, the Governor in Council may, by order, suspend the operation of those sections, either entirely or with respect to such kinds of traffic as are specified in the order, whereupon those sections cease to be in force, entirely or with respect to the specified kinds of traffic, during such period as is specified in the order or until the order is revoked.

Relative à une demande datée du 2 février 1988, en vue d'obtenir une décision de l'Office national des transports relativement à un différend sur un itinéraire de chemin de fer entre Cargill Ltd. et Canadien Pacifique Limitée;

Relative à une détermination par l'Office, le 8 avril 1988, selon laquelle la plainte devait être examinée en vertu des dispositions de l'article 147 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34.

In the matter of a request, dated February 2, 1988, for a National Transportation Agency Ruling on a rail routing dispute between Cargill Ltd. and Canadian Pacific Limited;

In the matter of a determination by the Agency, April 8, 1988, that the complaint was to be considered pursuant to the provisions of section 147, *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34.

RÉPERTORIÉ : CARGILL LTD. (RE)

Membres : Edward Weinberg et James D. Mutch
Décision n° : 135-R-1988
Date de la décision : le 1er juin 1988
Dossier n° : DR 88-2006

INDEXED AS: CARGILL LTD. (RE)

Members: Edward Weinberg and James D. Mutch
Decision No.: 135-R-1988
Date of decision: June 1, 1988
File No.: DR 88-2006

Transport ferroviaire - Niveau de service - Plainte - Itinéraire de chemin de fer - Lieu de correspondance - Obligations du transporteur public - Connaissement - Instruction d'itinéraire - Esprit de la LNT 1987 - Transporteur d'origine - Contrat confidentiel - Concurrence - Expéditeurs captifs - Point de fractionnement

Railway transportation - Level of service - Complaint - Rail routing - Interchange - Common carrier obligations - Bill of lading - Routing instruction - Intent of the NTA, 1987 - Originating carrier - Confidential contract - Competition - Breach of obligation - Captive shippers - Rate brake point

Cargill a demandé à l'Office de rendre une décision sur un différent l'opposant au CP au sujet d'un itinéraire de chemin de fer. Selon Cargill, le CP a refusé de permettre l'acheminement de wagons de grain chargés à certains points desservis uniquement par le CP jusqu'à Thunder Bay en vue de leur transport vers d'autres destinations par le CN. En raison de ce refus, Cargill a dû accepter une structure de prix plus élevée sur les lignes du CP et l'arrivée du grain à Québec a été retardée. Cargill a soutenu que la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987) a été conçu pour favoriser la concurrence entre les transporteurs et permettre aux expéditeurs captifs de profiter de prix plus concurrentiels pour le transport de leurs marchandises.

Cargill requested an Agency ruling on a rail routing dispute with CP. Cargill alleged that CP refused to allow the routing of feed grain cars, loaded at captive CP rail locations of Cargill and its direct suppliers, to Thunder Bay for furtherance by CN. This refusal forced Cargill into a higher rate structure on CP lines, and delayed arrival of grain in Quebec City. Cargill maintained that the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) was designed to foster competition among carriers and to allow captive shippers access to more competitive rail rates.

L'Office a examiné la demande conformément à l'art. 147 de la LNT 1987.

The Agency considered the application pursuant to s. 147 of the NTA, 1987.

Décision : L'Office a estimé que le refus par le CP d'acheminer les marchandises de la manière demandée par Cargill constituait une infraction aux obligations des transporteurs publics.

Decision: The Agency found that the refusal to route traffic in the manner requested by Cargill was a breach of CP's common carrier obligations.

La question en litige consistait à savoir si le CP était tenu de transporter le trafic selon un connaissement contenant des instructions de l'expéditeur relativement à l'itinéraire.

The issue in this application was whether CP was required to carry traffic pursuant to a Bill of Lading containing routing instructions provided by the shipper.

L'Office a déterminé que les facteurs importants au règlement du différend étaient les suivants : 1) l'esprit de la LNT 1987; 2) les obligations de transporteurs publics d'origine.

Relativement à l'esprit de la LNT 1987, l'Office s'est référé à l'énoncé de politique tel que formulé au par. 3(1) de la LNT 1987, qui enjoint les compagnies de chemin de fer de se faire concurrence pour le trafic par l'introduction de contrats confidentiels et par le recours à des dispositions d'accès concurrentiel à des prix de lignes concurrentiels et à des limites d'interconnexion plus large. Dans le cas présent, Cargill a respecté un contrat confidentiel passé avec le CN relativement à ses coûts de transport de marchandises sur une partie de l'itinéraire lorsque la dernière partie du trajet des marchandises est effectuée par le CN, dans l'Est canadien, au delà de Thunder Bay.

Quant au deuxième facteur, l'Office a affirmé que l'obligation pour le CP d'accepter le trafic, y compris l'obligation de fournir ses wagons, figure aux pars. 145(1) et 145(3) de la LNT 1987. Tant qu'auparavant que maintenant, les expéditeurs peuvent décider, dans une mesure raisonnable, de l'itinéraire que suivra les marchandises afin de pouvoir profiter des meilleurs tarifs possibles.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 3(1), 144, 145, 147, 148

Loi sur le transport du grain de l'Ouest, S.C. 1980-81-82-83, ch. 168

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970,. ch. R-2, art. 279

DÉCISION

Historique

Le 2 février 1988, Cargill Ltd. (le demandeur ou Cargill) a demandé à l'Office national des transports (Office) de rendre une décision sur un différend l'opposant au Canadien Pacifique Limitée (l'intimé ou Canadien Pacifique) au sujet d'un itinéraire. Selon Cargill, le Canadien Pacifique avait refusé de permettre l'acheminement de wagons de grain chargés à certains points de Cargill et de ses fournisseurs directs desservis uniquement par le Canadien Pacifique Rail jusqu'à Thunder Bay, en vue de leur transport vers d'autres destinations par

The Agency found the most important factors to be: 1) the intent of the NTA, 1987; and 2) the common carrier obligations to the originating carrier.

With respect to the intent of the NTA, 1987, the Agency referred to the policy statement in subs. 3(1) of the NTA, 1987 which required railways to compete for traffic through the introduction of confidential contracts and the use of the competitive access provisions of competitive line rates and expanded interswitching limits. In this case Cargill had consummated a confidential contract with CN in relation to its transportation costs on traffic over part of the route, and such traffic is terminated by CN in eastern Canada, beyond Thunder Bay.

With regard to the second factor, the Agency found that the obligation to accept traffic, including the obligation to turn over its cars, is found in subs. 145(1) and 145(3) of the NTA, 1987. Historically and presently, the shippers have the alternative to direct, within reason, what routing their traffic will follow in order to effect the lowest available rate.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 3(1), 144, 145, 147, 148

Western Grain Transportation Act, S.C. 1980-81-82-83, c. 168

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 279

DECISION

Background

On February 2, 1988, Cargill Ltd. (the applicant or Cargill) requested a National Transportation Agency (Agency) ruling on a rail routing dispute with Canadian Pacific Limited (the respondent or Canadian Pacific). Cargill alleged that Canadian Pacific had refused to allow the routing of feed grain cars loaded at captive Canadian Pacific Rail locations of Cargill and its direct suppliers to Thunder Bay for furtherance by the Canadian National Railway Company. This refusal had forced Cargill into a higher rate structure on Canadian

la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. En raison de ce refus, Cargill avait dû accepter une structure de prix plus élevée sur les lignes du Canadien Pacifique et l'arrivée du grain à Québec a été retardée.

Après avoir terminé le processus de médiation et avoir demandé des éclaircissements quant à la demande, l'Office a déterminé, le 8 avril 1988, que cette dernière devait être examinée, conformément à l'article 147 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987).

Après avoir reçu toutes les plaidoiries, l'Office a préparé un rapport préliminaire en vue d'obtenir les observations de Cargill, du Canadien Pacifique et de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (Canadien National) a manifesté de l'intérêt pour cette affaire et a déposé une intervention. La position des parties est exposée dans le rapport préliminaire.

Position de Cargill

Cargill soutenait que la LNT 1987 a été conçue pour favoriser la concurrence entre les transporteurs et permettre aux expéditeurs, plus particulièrement aux expéditeurs captifs, de profiter de prix plus concurrentiels pour le transport de leurs marchandises par chemin de fer.

Cargill a fait remarquer que le Canadien Pacifique avait déjà, dans le passé, demandé un service de transport semblable jusqu'à un point de correspondance à Thunder Bay et a même cité un exemple où le Canadien Pacifique avait lui-même choisi d'effectuer une correspondance avec le Canadien National en vue du transport de grain à destination des États-Unis. Cargill soutenait que l'expéditeur devrait avoir son mot à dire dans le choix de l'itinéraire. On a également souligné le fait que Thunder Bay est considéré comme un point de fractionnement des taux dont les coûts de correspondance sont inclus dans le barème prévu par la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, S.C. 1980-81-82-83, ch. 168 (LTGO). En outre, Cargill, parce qu'il était un expéditeur captif, a dû accepter une structure de prix plus élevée et acheter des produits de ses concurrents pour respecter ses engagements de vente, ce qui a donné lieu à des coûts supplémentaires ainsi qu'à des pertes de recettes.

Pacific lines and delayed arrival of grain in Quebec City.

Following the completion of a mediation proceeding and further requests for clarification of the application, the Agency ruled, April 8, 1988, that the application would be considered pursuant to section 147 of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987).

Upon receipt of all pleadings, the Agency released a staff report for comment by Cargill, Canadian Pacific and the Canadian National Railway Company. The Canadian National Railway Company (Canadian National) had indicated an interest in intervening in the matter. The staff report outlined positions of parties.

Position of Cargill

Cargill maintained that the NTA, 1987 is designed to foster competition among carriers and allow shippers, in particular captive shippers, access to more competitive rail rates.

Cargill noted that Canadian Pacific had, in the past, solicited similar traffic for interchange at Thunder Bay and cites an example whereby Canadian Pacific interchanged, by choice, to Canadian National for furtherance of grain to the United States. Cargill maintained that the shipper should have some discretion in the routing of traffic. It was also noted that Thunder Bay is considered a rate break point with interchange costs included in the *Western Grain Transportation Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 168 (WGTA) rate scale. Furthermore, Cargill, as a captive shipper, was forced into a higher rate structure and the purchase of product from competing firms to fill sales commitments. This resulted in higher costs and lost revenue.

De l'avis de Cargill, il n'y avait pas pénurie de matériel roulant chez le Canadien Pacifique pour le déplacement en cause. De plus, en situation de concurrence, le matériel roulant échangé devrait être à peu près équivalent, étant donné que l'équipement d'autres transporteurs serait confié au Canadien Pacifique si celui-ci offrait des prix concurrentiels. Le Canadien Pacifique serait également dédommagé par des taux journaliers et d'autres règles prévoyant le versement de certaines sommes.

Cargill was of the opinion that the rolling stock of Canadian Pacific was not in short supply for this specific movement. Furthermore, in a competitive environment, rolling stock exchange should balance as other carriers' equipment would be turned over to Canadian Pacific, if their rates were competitive. Canadian Pacific would also be compensated through per diem and other revenue generating rules.

Cargill a également fait remarquer que le Canadien Pacifique était tenu d'assurer le service, que le trafic soit transporté en vertu d'un contrat ou d'un tarif publié.

Cargill also noted that Canadian Pacific has an obligation regardless of whether the traffic moved under a contract or a published tariff.

Position du Canadien Pacifique

Le Canadien Pacifique a fourni sa version des faits ayant mené à la présentation de la demande. À la fin de 1987, il n'avait pas été choisi par la compagnie dans le cadre d'un appel d'offre pour un contrat visant l'acheminement d'un ou deux trains de blé fourrager et d'orge fourragère. Le Canadien National avait apparemment présenté une offre très légèrement plus avantageuse parce qu'il prévoyait un excédent de capacité.

Position of Canadian Pacific

Canadian Pacific outlined its view of the events leading to the application. In late 1987, Canadian Pacific was unsuccessful in quoting on a contract for one or two trains of feed wheat and barley. Canadian National apparently quoted a marginally lower rate, based upon anticipated excess capacity.

Par la suite, la Manitoba Pool Elevators a expédié, à la demande de Cargill, 200 wagons complets depuis des points desservis par le Canadien Pacifique, en vue d'une correspondance à Thunder Bay, pour livraison plus loin par le Canadien National. Selon Cargill, cela était dû à l'achat de grain en vue de satisfaire à un volume de ventes imprévu. La Manitoba Pool Elevators a plus tard révélé que si Cargill l'avait demandé, le grain aurait pu être expédié à partir de points desservis par le Canadien National. Le Canadien Pacifique a refusé l'itinéraire demandé et a plutôt offert de présenter une nouvelle proposition de prix ou de transférer la marchandise au Canadien National à Thunder Bay. Le tarif proposé par la suite n'a pas été accepté.

Subsequently, upon instruction from Cargill, Manitoba Pool Elevators shipped two hundred carloads from Canadian Pacific origins for interchange at Thunder Bay, Canadian National beyond. Cargill advised this was due to a purchase of grain to fill unanticipated sales volumes. Manitoba Pool Elevators later revealed that had Cargill instructed, the grain would have originated at Canadian National origins. Canadian Pacific refused the requested routing, offering to submit a further rate proposal or transfer the product at Thunder Bay to Canadian National equipment. The subsequent rate quotation was not accepted.

Le Canadien Pacifique a souligné qu'il existe entre les compagnies de chemin de fer des accords en vertu desquels les expéditeurs peuvent envoyer des marchandises à des destinations desservies par un autre transporteur en vertu de tarifs d'entier parcours. Dans le cas des grains fourragers, le

Canadian Pacific argued that interline agreements between railways exist which provide for local shippers consigning to destinations local to the other carrier at through rates. In the case of feed grains, the interchange is North Bay. As Thunder Bay is a delivery point and rail destination for

point de correspondance est situé à North Bay. Étant donné que Thunder Bay est un point de livraison ainsi qu'une destination ferroviaire pour le grain, les coûts de correspondance sont fondés uniquement sur la livraison à l'élévateur. Cargill n'est pas un expéditeur captif et aurait pu faire envoyer sa marchandise depuis des points desservis par le Canadien National ou utiliser les services du Canadien Pacifique à des prix légèrement plus élevés.

grain, interchange costs are based on elevator delivery only. Cargill is not captive and either could have shipped from Canadian National origins or utilized Canadian Pacific at marginally higher rates.

En ce qui concerne la fourniture d'équipement, chaque compagnie de chemin de fer doit administrer ses propres ressources de manière à pouvoir s'acquitter de ses obligations de transporteur public pour tous les clients. Le versement de redevances journalières est volontaire et ne remplace pas le trafic productif de recettes qui justifie l'achat d'équipement; la LNT 1987 ne prive pas les compagnies de chemin de fer de la propriété de leur équipement. Bien que la LNT 1987 favorise la concurrence, elle n'oblige pas les transporteurs à exiger les mêmes prix ou à fournir de l'équipement même s'ils n'obtiennent pas un contrat.

In respect of equipment supply, each railway must manage its own resources to be in position to fulfill the common carrier obligations for all customers. Per diem arrangements are voluntary and do not substitute for revenue producing traffic which justifies the purchase of equipment and the NTA, 1987 does not divest railways of ownership of equipment. Although the NTA, 1987 promotes competition, it does not obligate carriers to equalize rates or supply equipment in the event a carrier is unsuccessful in securing a contract.

En ce qui concerne les allégations de Cargill selon lesquelles le Canadien Pacifique avait proposé le transport de trafic semblable avec correspondance avec le Canadien National à Thunder Bay pour acheminement vers des points situés aux États-Unis, le Canadien Pacifique a indiqué que les deux destinations étaient différentes. D'une part, le Canadien Pacifique offre un service concurrentiel à celui du Canadien National vers Québec alors que, en ce qui concerne la situation mentionnée par Cargill, le Canadien Pacifique possède aucune route parallèle lui permettant d'offrir une concurrence adéquate au cours de l'hiver. Pendant l'été, le Canadien Pacifique utilise un service de chalands sur le lac Supérieur pour faire concurrence au Canadien National, et pendant l'hiver, il confie son équipement au Canadien National pour que celui-ci l'achemine, étant donné qu'il ne peut exploiter le service de chalands.

In regards to Cargill's contention that Canadian Pacific had solicited similar traffic for interchange to Canadian National at Thunder Bay for furtherance to markets in the United States, Canadian Pacific submitted that the two situations were dissimilar. On the one hand, Canadian Pacific provides a competitive alternative to Canadian National to Quebec while, with respect to the situation to which Cargill referred, Canadian Pacific has no parallel route with which to compete during the winter. During summer months, Canadian Pacific utilizes a barge system across Lake Superior to compete against Canadian National while, in the winter, Canadian Pacific chooses to turn over its equipment to Canadian National for furtherance, since the competitive barge alternative does not exist then.

Le Canadien Pacifique soutenait qu'il n'avait pu, tout au long du processus, déterminer une obligation quelconque, en vertu de l'article 144 ou 148 de la LNT 1987, qu'il n'aurait apparemment pas respectée. Selon le Canadien Pacifique, la LNT 1987 ne l'oblige aucunement à fournir des wagons à l'égard d'un mouvement intercompagnies, à moins

Canadian Pacific maintained that it had been unable, through the proceedings, to ascertain an obligation under section 144 or 145 of the NTA, 1987 that it allegedly had not fulfilled. Canadian Pacific argued that the NTA, 1987 imposes no duty to supply cars for an interline movement, unless it relates to a through movement at a through rate.

qu'il ne s'agisse d'un mouvement d'entier parcours effectué à un tarif d'entier parcours. En l'absence de tarif d'entier parcours, le point de destination, en ce qui concerne le Canadien Pacifique, est Thunder Bay. Ainsi, il n'y a pas obligation de fournir des wagons pour satisfaire aux obligations d'un autre transporteur. La demande relative au prêt des wagons est faite sans négociation ou sans assentiment et représenterait une appropriation de biens d'un transporteur au profit d'un autre transporteur. Une décision en faveur de Cargill signifierait qu'un expéditeur et un transporteur peuvent passer un contrat prévoyant l'utilisation de l'équipement d'une autre compagnie sans que celle-ci en ait connaissance ou y consente, et aurait de sérieuses répercussions sur la capacité du Canadien Pacifique de s'acquitter de ses obligations envers d'autres expéditeurs. Il incombe à une compagnie de chemin de fer qui passe un contrat de s'assurer qu'elle possède un nombre suffisant de wagons sans devoir compter sur l'équipement d'un autre transporteur.

In the absence of a through rate, the destination, as it relates to Canadian Pacific, is Thunder Bay. Thus, there is no duty to supply cars to satisfy the obligations of another carrier. The request to turn over cars is made without negotiation or concurrence and would represent an appropriation of assets for the benefit of another carrier. A ruling in support of Cargill would mean a shipper and carrier may enter into a contract for use of another company's equipment without that company's knowledge or consent and would seriously impact on Canadian Pacific's ability to meet its obligations to other shippers. It is incumbent on a contracting railway to ensure adequate car supply, without appropriation of the equipment of another carrier.

Enfin, le Canadien Pacifique a fait remarquer que la règle traditionnelle de long parcours reconnaît au transporteur d'origine le droit de contrôler son propre matériel roulant pendant la grande partie du transport. Le Canadien Pacifique a établi, dans le cas de la présente demande, un parallèle avec les dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels selon lequel le transporteur d'origine n'a pas à fournir l'équipement s'il ne se voit pas confier la majeure partie du transport.

Finally, Canadian Pacific noted that the traditional long haul rule recognizes the right of the originating carrier to control its rolling stock for the majority of the haul. Canadian Pacific drew a parallel in this application to the competitive line rate provisions, which stipulate that the originating carrier is not responsible for equipment supply, if the carrier does not receive the long haul.

Position du Canadien National

Le Canadien National a déposé une intervention à l'encontre de la demande.

Le Canadien National a tout d'abord demandé la suspension des procédures dans le but de minimiser les conséquences de la divulgation d'information confidentielle dans le rapport préliminaire. Le Canadien National a demandé que l'on indique aux parties de poursuivre les négociations à l'égard du trafic en cause sans intervention de nature réglementaire.

En ce qui concerne l'esprit de la LNT 1987 tel que perçu par le demandeur, le Canadien National a cité deux décisions de la Cour suprême ainsi que l'alinéa 3(1)*c)* de la LNT 1987. La compagnie a fait valoir que la réglementation économique exige

Position of Canadian National

Canadian National intervened in opposition to the application.

Initially, Canadian National requested that the proceedings be stayed to minimize consequences of disclosure of confidential information in the staff report. Canadian National requested that the parties be directed to continue negotiations in respect of the subject traffic without regulatory involvement.

Canadian National, in addressing the intent of the NTA, 1987 as perceived by Cargill, quoted two Supreme Court decisions and paragraph 3(1)*(c)* of the NTA, 1987. The company argued that economic regulation requires a balancing of interest,

que l'on fasse l'équilibre du point de vue des intérêts, des besoins d'un expéditeur et de la capacité d'un transporteur de faire concurrence aux autres transporteurs ou modes de transport.

À cet égard, le Canadien National appuyait le transporteur d'origine qui fournit le transport de long parcours sans obstacle de nature réglementaire, dans la mesure où l'expéditeur dispose d'une solution de rechange acceptable. Il soutient que Cargill n'est pas un expéditeur captif parce qu'il existe d'autres possibilités, étant donné que le produit en cause pouvait être expédié de n'importe quel point d'origine du Canadien National situé dans l'Ouest. En outre, le fait d'autoriser de tels itinéraires pourrait donner lieu à une situation inefficace dont tous les expéditeurs devraient supporter les coûts supplémentaires. Il pourrait en résulter l'établissement de prix économiquement trop bas par la compagnie de chemin de fer sans que celle-ci soit tenue de fournir les wagons nécessaires, une augmentation du cycle d'utilisation des wagons, une augmentation du nombre de correspondances et une diminution du contrôle des biens des compagnies de chemin de fer; tout cela contribuerait à faire augmenter la base du coût du grain de l'Ouest. Toute l'industrie devrait supporter ces augmentations et l'accroissement des cycles d'utilisation des wagons pourrait se répercuter sur la disponibilité des wagons pour les marchés d'exportation. Le Canadien National a également fait remarquer que les compagnies de chemin de fer protègent habituellement leur équipement par l'établissement de tarifs d'entier parcours et d'itinéraires directs. Des prix communs ne sont établis que lorsque cela s'avère viable pour les deux transporteurs.

Selon le Canadien National, si l'Office rendait une décision favorable à Cargill, le décret devrait uniquement s'appliquer lorsque le transporteur d'origine dispose d'équipement excédentaire et devrait être limité aux situations exceptionnelles ou d'urgence. Par contre, une application à tous les cas pourrait encourager l'échange d'équipement entre compagnies lorsque cela n'est pas nécessaire, donner lieu à une perte injuste quant à l'utilisation de l'équipement et diminuer les chances, pour le transporteur d'origine, de réaliser des recettes. Cela pourrait en outre constituer une intrusion inutile de la réglementation dans des cas où des arrangements commerciaux prévoient une gamme appropriée de solutions de rechange pour l'expéditeur et entraîner

the needs of a shipper and the ability of a carrier to compete with other carriers or modes.

In this regard, Canadian National supported the origin carrier securing the long haul routing without regulatory impediment, to the extent that the shipper has a viable alternative. It is maintained that Cargill is not captive since alternatives exist as the product may be sourced from any Canadian National western origin. Furthermore, if such routings are permitted, an inefficient situation, whereby increased costs to be borne by all shippers, may result. The scenario perceived is the establishment of uneconomically low contract rates by the railway without car supply obligations, increased car cycles, increased interchange switching and reduced control of railway assets, all of which would contribute to an increase in the Western Grain cost base. The cost increases would be borne by the entire industry, with the increased car cycles potentially impacting on car supply for the export market. It is also argued that the railways normally protect their assets by establishing through rates with direct routing. Joint rates are only established when commercially viable for both carriers.

Canadian National argued that, should the Agency rule in favour of Cargill, the order should only apply when the originating carrier has surplus equipment and should be restricted to exceptional or emergency situations. Application on a routine basis, on the other hand, may encourage the interlining of equipment when not called for, create unfair loss of use of equipment and loss of opportunity to earn revenues for the originating carrier, create unnecessary regulatory intrusion where commercial arrangements provide an appropriate range of alternatives to the shipper and create potential for an increase in the WGTA rate base.

un relèvement possible de la base tarifaire de la LTGO.

Conclusion

L'Office estime que le présent différend entre Cargill et le Canadien Pacifique ne porte pas sur la question de la fourniture de matériel roulant pour satisfaire aux obligations d'un autre transporteur, (il y aurait lieu de noter, toutefois, que nombre des wagons de transport de grain du Canadien Pacifique sont des wagons-trémies, fournis par le gouvernement, qui pourraient être utilisés en vertu d'un accord passé avec les instances pertinentes). La vraie question ici consiste à savoir si le Canadien Pacifique est tenu de transporter le trafic tel qu'il est offert par Cargill et selon les directives de celui-ci de points d'origine du Canadien Pacifique à un point de destination du Canadien National, qu'il soit local ou concurrentiel, tout en fournissant l'équipement nécessaire au transport des marchandises, y compris le prêt des wagons du Canadien Pacifique au Canadien National pour l'acheminement des marchandises à destination. Bien que le Canadien Pacifique ait indiqué que le point de correspondance habituel du grain fourrager transporté sur les lignes du Canadien Pacifique, depuis les Prairies à destination de points situés sur les lignes du Canadien National dans l'Est, soit North Bay, l'expéditeur, Cargill, avait demandé que la correspondance se fasse à Thunder Bay. La preuve déposée indique que la correspondance de l'équipement peut se faire à Thunder Bay, et que c'est effectivement le cas.

Autrement dit, le problème concerne en fait les obligations d'un transporteur public lorsque celui-ci reçoit un connaissement (un contrat de transport) contenant des instructions de l'expéditeur relativement à l'itinéraire.

Lors de l'examen des mémoires présentés par les parties intéressées, l'Office a déterminé que les facteurs importants au règlement du différend étaient les suivants : 1) l'esprit de la LNT 1987; 2) les obligations de transporteur public du transporteur d'origine.

À ce sujet, l'objectif politique général de la LNT 1987, tel que formulé au paragraphe 3(1), se lit comme suit :

Conclusion

The Agency is of the opinion that this particular issue between Cargill and Canadian Pacific is not an issue concerning a question of supplying rolling stock in order to satisfy another carrier's obligations (it should be noted, however, that a significant proportion of Canadian Pacific's grain car fleet is comprised of government-provided hopper cars which could be utilized upon agreement with the appropriate authorities). What is really at issue is whether Canadian Pacific is required to carry traffic as offered and directed by Cargill from Canadian Pacific local origins to a Canadian National destination, be it local or competitive, by furnishing adequate accommodation for the traffic's carriage including the turning over of Canadian Pacific cars to Canadian National for furtherance to destination. While Canadian Pacific submitted that the normal interchange point for feed grain traffic originating on Canadian Pacific lines in the prairies and terminating on Canadian National lines in the east is located at North Bay, the shipper, Cargill, had requested that the interchange take place at Thunder Bay. Evidence indicates that interchange of equipment can and does occur at Thunder Bay.

More simply put, then, the problem is defined as the obligations of a common carrier when confronted by a bill of lading (contract of carriage) containing routing instructions provided by the shipper.

In reviewing the submissions of interested parties to this complaint, the Agency finds the factors of primary significance in resolving this dispute to be: 1) the intent of the NTA, 1987; and 2) the common carrier obligations of the originating carrier.

In this regard, the general policy objective of the NTA, 1987, as referenced in subsection 3(1) reads as follows:

« Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions,... d'autre part, ces objectifs ont le plus de chances de se réaliser en situation de concurrence, dans et parmi les divers modes... à condition que... b) la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces;... »

"It is hereby declared that a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions ... and that those objectives are most likely to be achieved when all carriers are able to compete both within and among the various modes .... under conditions ensuring that .... b) competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services, ...".

La LNT 1987 enjoint les compagnies de chemin de fer de se faire concurrence pour le trafic par l'introduction de contrats confidentiels, par l'abrogation de l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, ch. R-2, et par le recours à des dispositions d'accès concurrentiel à des prix de ligne concurrentiels et à des limites d'interconnexion plus larges.

The NTA, 1987 requires railways to compete for traffic through the introduction of confidential contracting, the removal of section 279 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2 and the use of the competitive access provisions of competitive line rates and expanded interswitching limits.

Dans le cas qui nous intéresse, Cargill a respecté un contrat confidentiel passé avec le Canadien National relativement à ses coûts de transport de marchandises assujetties à la LTGO sur une partie de l'itinéraire lorsque la dernière partie du trajet des marchandises est effectuée par le Canadien National, dans l'Est canadien au-delà de Thunder Bay. En termes plus simples, Cargill, en essayant de donner à la concurrence et aux forces du marché accès à son trafic transporté au-delà de Thunder Bay, fait ce que la LNT 1987 souhaitait encourager.

In this particular situation, Cargill has consummated a confidential contract with Canadian National in relation to its transportation costs on traffic subject to the WGTA over part of the route when said traffic is terminated by Canadian National in eastern Canada beyond Thunder Bay. Simply put, Cargill is doing what the NTA, 1987 intended to encourage by attempting to ensure access to competition and market forces on its traffic moving beyond Thunder Bay.

L'obligation, pour le Canadien Pacifique, d'accepter le trafic, y compris l'obligation de fournir ses wagons, figure aux paragraphes 145(1) et 145(3) de la LNT 1987. Plus précisément, le paragraphe 145(1) prévoit ce qui suit :

« Les compagnies de chemin de fer doivent, dans le cadre de leurs attributions, fournir aux personnes et compagnies les aménagements convenables pour la réception, le transport et la livraison de marchandises sur leurs chemins de fer et en provenance de ceux-ci, pour le transfert des marchandises entre leurs chemins de fer et d'autres chemins de fer ainsi que pour le renvoi du matériel roulant. »

The obligations on Canadian Pacific to accept traffic, including the obligation to turn over its cars, is found in subsection 145(1) and 145(3) of the NTA, 1987. Specifically, subsection 145(1) reads as follows:

"Every railway company shall, according to its powers, afford to all persons and other companies all adequate and suitable accommodation for the receiving, carrying and delivering of traffic on and from its railway, for the transfer of traffic between its railway and other railways and for the return of rolling stock."

De plus, le paragraphe 145(3) prévoit ce qui suit :

> « Toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant un chemin de fer qui, en se reliant à une autre voie ferrée, ou en la croisant, fait partie d'un parcours ininterrompu de chemin de fer, ou qui possède une tête de ligne, une gare ou un quai à proximité d'une tête de ligne, d'une gare ou d'un quai d'un autre chemin de fer, doit accorder toutes les installations raisonnables et voulues pour livrer à cet autre chemin de fer, ou pour en recevoir et expédier par sa propre voie, tout le trafic venant par cet autre chemin de fer, sans retard déraisonnable, et elle doit faire en sorte que le public désirant se servir de ces chemins de fer comme voie ininterrompue de communication n'y trouve pas d'obstacles à la circulation et qu'il puisse ainsi s'en servir en bénéficiant à tout moment de toutes les installations raisonnables de transport par les voies ferrées de ces diverses compagnies. »

Auparavant, les expéditeurs pouvaient décider, dans une mesure raisonnable, de l'itinéraire que suivraient les marchandises afin de pouvoir profiter des meilleurs tarifs possibles. Rien n'a changé à ce point de vue par suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle LNT 1987. C'est tout ce que Cargill demandait.

En conclusion, l'Office national des transports estime que le refus d'acheminer les marchandises de la manière demandée par Cargill Ltd. constitue une infraction aux obligations de transporteur public du Canadien Pacifique Limitée.

Further, subsection 145(3) reads as follows:

> "Every railway company that has or operates a railway forming part of a continuous line of railway with or that intersects any other railway, or that has any terminus, station or wharf near to any terminus, station or wharf of another railway, shall afford all reasonable facilities for delivering to that other railway, or for receiving from or carrying by its railway, all the traffic arriving by that other railway without any unreasonable delay, so that a) no obstruction is offered to the public desirous of using those railways as a continuous line of communication; and b) all reasonable accommodation, by means of the railways of those companies is at all times afforded to the public for that purpose."

Historically, shippers have had the alternative to direct, within reason, what routing their traffic will follow in order to effect the lowest available rate. Nothing has changed in this regard as a result of the new NTA, 1987. This is all that Cargill has requested.

In conclusion, the National Transportation Agency finds that the refusal to route traffic in the manner requested by Cargill Ltd. is a breach of Canadian Pacific Limited's common carrier obligations.

CIL Inc.

Plainte contre le Canadien Pacifique Limitée d'avoir refusé d'interconnecter le transport en provenance et à destination des installations de la Cold Springs Agri-Services Ltd. à Putnam, en Ontario.

RÉPERTORIÉ : CIL INC. (RE)

Date de la lettre-décision : le 15 novembre 1988
Dossier nº : D3231-C1

Transport ferroviaire - Interconnexion - Expédition et routage de produits - Interprétation de « voie d'évitement », « transporter », « expéditeur », « installation de l'expéditeur »

CIL s'est plaint auprès de l'Office contre le refus du CP d'interconnecter le transport en provenance et à destination des installations de la Cold Springs à Putman. Le CP aurait allégué que les dispositions sur l'interconnexion contenues dans la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987) et le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* (Règlement) ne s'appliquaient pas. Plus précisément, le CP a affirmé que l'installation visée ne tombait pas sous la définition de « voie d'évitement » en vertu de l'art. 2 du Règlement. De plus, les dispositions contenues à l'al. 2*f)* du Règlement ne s'appliquaient pas au transport en question. Selon l'Office, la question à considérer dans cette affaire était de déterminer si l'installation était une voie d'évitement au sens du Règlement et, si tel était le cas, si le CP serait obligé d'y fournir un service d'interconnexion.

Décision : L'Office a jugé que la voie du CP desservant l'installation de la Cold Springs à Putman était une « voie d'évitement » au sens de l'al. 2*c)* du Règlement.

Selon l'Office, la description donnée à l'al. 2*c)* du Règlement n'excluait pas le transport pour CIL en provenance ou à destination de l'installation que possède et exploite la Cold Springs. Cette dernière était un expéditeur de marchandises à l'installation visée, comme l'a reconnu le CP. Par conséquent, l'installation de Putman serait une installation d'expéditeur et attenante aux voies du CP.

De plus, l'Office a estimé que l'installation de Putman était exploitée aux fins de la Cold Springs et non aux fins du transporteur de tête de ligne ou de son mandataire. L'analyse des al. 2*e)* et *f)* du Règlement confirme que ces dispositions visaient seulement à empêcher que les

CIL Inc.

Complaint against Canadian Pacific Limited refusal to interswitch traffic to and from Cold Springs Agri-Services facility at Putnam, Ontario.

INDEXED AS: CIL INC. (RE)

Date of letter-decision: November 15, 1988
File No: D3231-C1

Railway transportation - Interswitching - Consignment and routing of products - Interpretation of "siding", "traffic", "shipper", "shipper's facility"

CIL filed a complaint with the Agency against CP's refusal to interswitch traffic to and from the Cold Springs facility at Putman. CP alleged that the facility was exempt from the application of the interswitching provisions of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) and the *Railway Interswitching Regulations* (Regulations). CP maintained that the facility was exempt as it does not qualify under the "siding" definition provided in s. 2 of the Regulations. Further, that para. 2(f) of the Regulations applied to exclude this siding and therefore the traffic from the interswitching provisions.

Decision: The Agency found that the CP track serving the Cold Springs facility at Putman falls within the definition of "siding" in para. 2*(c)* of the Regulations.

According to the Agency, the siding definition in 2*(c)* of the Regulations does not preclude traffic, such as that of CIL, in transit to or from the facility owned and operated by Cold Springs, from eligibility for interswitching. Cold Springs, as acknowledged by CP, was a shipper of goods through the facility, so the Agency found that the Putman facility was a shipper's facility which does abut the CP tracks.

The Agency further found that the Putman facility was operated for the purposes of Cold Springs and not for the terminal carrier or its agent. A review of paras. 2*(e)* and *(f)* of the Regulations confirmed that these paragraphs were only intended to exclude access to the interswitching

dispositions d'interconnexion soient appliquées au transport à destination ou en provenance d'installations que possèdent ou exploitent les transporteurs de tête de ligne.

Finalement, l'Office a déterminé qu'en vertu de l'art. 152 de la LNT 1987, toute partie intéressé, y compris CIL, pouvait demander que l'interconnexion soit faite par un transporteur de tête de ligne.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 4, 110, 152

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire, DORS/88-41, art. 2

provisions for traffic consigned to or from facilities owned or operated by or from terminal carriers.

Finally, the Agency determined that pursuant to s. 152 of the NTA, 1987, CIL, as an interested person, may request that interswitching be performed by a terminal carrier.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 4, 110, 152

Railway Interswitching Regulations, SOR/88-41, s. 2

LETTRE-DÉCISION

Suite à l'échange des plaidoiries dans cette affaire, l'Office national des transports (Office) a examiné les documents pertinents et il formule ses conclusions dans les présentes. Pour commencer, les paragraphes qui suivent retracent l'historique de la plainte et de l'analyse des questions principales.

CIL Inc. (CIL) a déposé auprès de l'Office, le 2 juin 1988, une plainte concernant l'expédition et le routage des produits depuis l'entrepôt de la Cold Springs Agri-Services Ltd. (Cold Springs) à Putnam, en Ontario. L'installation de Putnam est desservie par le Canadien Pacifique Limitée (CP), qui allégue que les dispositions sur l'interconnexion contenues dans la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), et le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* (Règlement) ne s'y appliquent pas. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), pour sa part, soutient que l'installation peut se prévaloir des services d'interconnexion fournis à Ingersoll, en Ontario.

Comme le CP et le CN cherchaient à obtenir le transport de ligne depuis Putnam et Ingersoll, respectivement, CIL a tenté en vain d'en arriver à une entente avec l'un et l'autre transporteurs au sujet du transport de ligne du trafic. Le problème immédiat d'expédition a été résolu en juin, mais toutes les parties sont restées d'avis qu'il s'imposait de clarifier la situation de l'installation en ce qui concerne l'interconnexion.

À la lecture des mémoires des parties intéressées, l'Office retient que la question de

LETTER-DECISION

Further to the exchange of pleadings in this matter, the National Transportation Agency (Agency) has considered the relevant materials and outlines its findings hereunder. A brief background to the complaint and analysis of the primary issues follows.

CIL Inc. (CIL), on June 2, 1988, filed a complaint with the Agency with respect to the consignment and routing of product from the Cold Springs Agri-Services Ltd. (Cold Springs) storage facility at Putnam, Ontario. The Putnam facility is served by Canadian Pacific Limited (CP) who claims the facility is exempt from the application of the interswitching provisions of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) and the *Railway Interswitching Regulations* (Regulations). Canadian National Railway Company (CN), however, argues that the facility is open to interswitching from Ingersoll, Ontario.

Consequently, with CP and CN seeking the long haul routing from Putnam and Ingersoll respectively, CIL had been frustrated in its attempts to reach agreement, with either carrier, on the appropriate interline routing of the traffic. The immediate shipping problem was resolved in June, but all parties remained of the opinion that the Putnam facility's status and eligibility with respect to interswitching required clarification.

In reviewing the submissions of the interested parties, the Agency finds the issue of primary

première importance à considérer dans une décision sur cette affaire est la suivante : est-ce que l'installation est une voie d'évitement au sens du *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* ? Si tel est le cas, le CP est donc obligé d'y fournir un service d'interconnexion.

Il suffit de lire la définition de « voie d'évitement » pour constater que l'installation visée tombe sous le coup du paragraphe 2*c)*. On y décrit la « voie d'évitement » comme une « voie sur laquelle les marchandises à transporter peuvent être chargées directement à partir d'une installation de l'expéditeur attenante aux voies d'un transporteur de tête de ligne ou déchargées directement dans cette installation ». Les faits contenus dans le dossier montrent clairement que l'installation n'est située ni sur une voie latérale privée, ni sur une voie de débord et qu'elle ne peut pas être considérée comme une voie de parc à bestiaux public, suivant les paragraphes 2*a)*, *b)* et *d)* du Règlement.

L'argument du CP au sujet de l'admissibilité de l'installation de Putnam en vertu du paragraphe 2*c)* repose sur le fait que CIL, qui est à la fois expéditeur et destinataire, n'est pas propriétaire de l'installation. Le CP laisse donc entendre que le trafic de la Cold Springs pourrait être, admissible, mais que celui de CIL ne l'est pas.

Autrement dit, l'admissibilité dépend non seulement de la conformité de la voie d'évitement avec les dispositions réglementaires, mais aussi de la participation de l'expéditeur et du destinataire des marchandises dans l'installation attenante à la ligne du transporteur de tête de ligne. Après examen des dispositions pertinentes de la Loi, nous ne trouvons rien qui permette de confirmer cette interprétation. Le terme « transporter », tel qu'utilisé dans le paragraphe 2*c)*, est défini à l'article 110 de la LNT 1987 comme étant « le transport des marchandises et l'emploi du matériel nécessaire à ces fins ». La définition ne fait pas mention de l'expéditeur. Selon l'article 4 de la LNT 1987, l'expéditeur est une « personne qui expédie des marchandises par un transporteur, ou en reçoit de celui-ci, ou qui a l'intention de le faire ». La description donnée dans le paragraphe 2*c)* du Règlement n'établit aucun lien direct entre les termes « transporter » et « installation de l'expéditeur ». L'expression « installation de l'expéditeur » est précédée de l'article indéfini « une », ce qui suppose qu'il n'est pas dans

significance in deciding this matter to be: does the Putnam facility qualify under the Regulations' definition of "siding"? If the Putnam facility is located on a "siding" within the Regulations' definition, then CP is obliged to provide it with interswitching services.

A review of the "siding" definition in the Regulations leads one to consider the Putnam facility in the context of paragraph 2*(c)*. This paragraph describes a "siding" as "a track where traffic may be loaded or unloaded directly from or into a shipper's facility abutting a terminal carrier's tracks". The evidence on file clearly indicates that the facility is not situated on either a private siding or a team track and cannot be considered a public stockyard, as described under paragraphs 2*(a)*, *(b)* and *(d)* of the Regulations.

The CP argument in respect of the eligibility of the Putnam facility, pursuant to paragraph 2*(c)*, focusses on the fact that CIL, the shipper and consignee, does not own the facility. Thus, CP implies that the traffic of Cold Springs might be eligible as traffic from a "shipper's facility", but that traffic of CIL is not.

In other words, CP seems to be of the view that eligibility is dependent not only on the status of the siding vis-à-vis the Regulations, but also on whether the shipper and/or receiver of freight has an interest in the facility on the terminal carrier's line. In reviewing the relevant sections of the legislation, we find nothing to support this interpretation. "Traffic", as used in paragraph 2*(c)*, is defined in section 110 of the NTA, 1987 to mean "traffic of goods including equipment required for the carriage of goods on rolling stock". There is no reference to shipper in the definition. "Shipper", as defined in section 4 of NTA, 1987, means "a person who sends or receives goods by means of a carrier or intends to do so". The description provided in paragraph 2*(c)* of the Regulations provides no direct link between the terms "traffic" and "shipper's facility". The term "shipper's facility" is preceded by the indefinite article "a" which does not indicate an intention to restrict the application of the Regulations only to traffic forwarded or received by the owner and/or operator of the facility. Consequently, one may reasonably conclude that the

l'intention du règlementateur d'en limiter l'application au transport de marchandises expédiées ou reçues par le propriétaire et/ou l'exploitant de l'installation. Par conséquent, il est raisonnable de conclure que le mot « expéditeur » est utilisé dans la définition pour distinguer une installation contrôlée par une compagnie ferroviaire d'une installation contrôlée par un expéditeur.

Donc, la description donnée au paragraphe 2*c)* n'exclut pas le transport pour CIL en provenance ou à destination de l'installation que possède et exploite la Cold Springs. Cette dernière est un expéditeur de marchandises à l'installation visée, comme le reconnaît le CP. L'Office conclue que l'installation de Putnam est une installation d'expéditeur.

De plus, le CP allègue que l'installation n'est pas attenante à ses voies, mais il n'en a donné aucune preuve et aucun des mémoires des parties ne corrobore cette affirmation. L'Office conclue que l'installation de Putnam est attenante aux voies du CP.

Par ailleurs, le CP laisse entendre que, selon le paragraphe 2*f)*, les dispositions sur l'interconnexion ne s'appliquent pas au transport en cause. Ce paragraphe se lit comme suit :

> « voie desservant un terminal de transbordement ou de distribution, un terminal à conteneurs ou toute autre installation exploitée par le transporteur de tête de ligne ou son mandataire, ou pour le compte du transporteur de tête de ligne ».

Le CP soutient que l'installation est un terminal de transbordement ou de distribution exploité par la Cold Springs avec l'autorisation du Canadien Pacifique. L'entente entre les deux parties montre que la Cold Springs Farms, dont la filiale est la Cold Springs Agri-Services Ltd., a demandé l'autorisation d'installer, d'entretenir et d'exploiter une trémie sous la voie d'évitement du CP et de continuer d'entretenir une route d'accès secondaire sur la propriété de cette compagnie. La Cold Springs Farms n'a pas demandé la permission au CP pour construire l'installation d'entreposage même, celle-ci étant située sur un terrain de la Cold Springs Farms. Le CP exige des frais forfaitaires de 100 $ par année pour l'utilisation de la voie d'évitement et l'exploitation de l'installation. La Cold Springs Farms paie toutes les charges, tous les

word "shipper" was used in the definition to distinguish between a facility under railway control and that under control of a shipper.

Thus, the siding definition in 2*(c)* does not preclude traffic, such as that of CIL, in transit to or from the facility owned and operated by Cold Springs from eligibility for interswitching. Cold Springs, as acknowledged by CP, is a shipper of goods through the facility, so the Agency finds that the Putnam facility is a "shipper's facility".

Further, CP claims that the facility does not abut its tracks. This claim has not been substantiated by CP or supported by the parties' submissions. The Agency finds that the Putnam facility does abut the CP tracks.

CP also suggests that paragraph 2*(f)* of the Regulations applies to exclude this siding and therefore the traffic from the interswitching provisions. This paragraph would exclude:

> "a track serving a reload or distribution compound, a container terminal or any other facility operated by the terminal carrier or its agent or operated for the terminal carrier's own purposes."

CP maintains that the Putnam facility is a reload or distribution compound operated by Cold Springs, under licence from CP. A review of the licence agreement confirms that Cold Springs Farm requested permission to install, maintain and operate an under-track hopper at the CP siding and to construct and maintain a secondary access roadway on the CP land. Cold Springs Farm did not request permission of CP to construct the actual storage facility to be situated on Cold Springs Farm land abutting the track. A nominal fee of $100 per annum is assessed by CP in respect of siding use and operation of the facility. Cold Springs Farm is responsible for all liens, utilities and taxes levied against the lands and facility (i.e. that portion situated on CP land). Cold Springs Farm is also responsible for claims, insurance

services publics et tous les impôts relatifs aux terrains et à l'installation (en l'occurrence, à la partie située sur la propriété du CP). La Cold Springs Farms est aussi responsable des réclamations, de l'assurance, de la construction et de l'entretien de l'installation et de l'entretien de la voie d'évitement. La voie d'évitement avait été construite par le CP, des années auparavant, comme voie de dépassement; en fait, le CP a donné à la Cold Springs Farms le droit d'utiliser certains de ses terrains pour faciliter l'exploitation de l'installation d'entreposage de cette dernière. L'entente peut être résiliée par le CP sur préavis de 90 jours.

coverage, construction and maintenance of the facility and maintenance of the siding. The siding had been constructed by CP as a passing track years earlier. In effect, CP has granted Cold Springs Farm the right to use certain CP lands to assist in the operation of Cold Springs Farm's storage facility. The agreement may be terminated by CP on 90 days notice. Cold Springs Farm Ltd. subsequently sold the property to Cold Springs Agri-Services Ltd. The licence agreement has not been amended to reflect this change in ownership.

Même si l'installation de Putnam est peut-être utilisée, de façon limitée, comme centre de transbordement, l'Office juge qu'elle n'est pas exploitée par le transporteur de tête de ligne ou son mandataire. De fait, l'article 1.02 de l'entente d'autorisation stipule ce qui suit :

Although the Putnam facility may be used partly as a reload centre, the Agency finds that it is not operated by the terminal carrier or its agent. In fact, Article 1.02 of the licence agreement stipulates that:

(traduction libre) « le droit accordé au demandeur ci-dessous (la Cold Springs Farms) est uniquement une autorisation et ne doit pas être considéré en aucun cas comme un contrat de société, un bail ou une co-entreprise entre les parties, ni créer un rapport de mandant et de mandataire, ou d'entrepreneur et de sous-traitant, entre la compagnie de chemin de fer et le demandeur ».

"The right granted to the Applicant [Cold Springs Farm] hereunder is a licence only and shall not, under any circumstances, constitute a partnership, lease, an easement or a joint venture between the parties, or create the relationship of principal and agent, or contractor and sub-contractor, as between the Railway and the Applicant".

L'Office estime que l'installation de Putnam est exploitée aux fins de la Cold Springs et non celles du CP.

The Agency further finds that the Putnam facility is operated for the purposes of Cold Springs and not for CP's purposes.

L'analyse des paragraphes 2*e)* et *f)* du Règlement confirme que ces dispositions visent seulement à empêcher que les dispositions d'interconnexion soient appliquées au transport à destination ou en provenance d'installations que possèdent ou exploitent les transporteurs de tête de ligne. Dans le cas qui nous occupe, la participation du CP se limite à la propriété du terrain sur lequel se trouvent la voie et la route d'accès secondaire, et dans une contribution financière minime aux brochures publicitaires. Bien que le CP exploite effectivement les voies, il ne fait état d'aucune participation précise dans l'exploitation de l'installation d'entreposage.

A review of paragraphs 2*(e)* and *(f)* of the Regulations confirms that these paragraphs were only intended to exclude access to the interswitching provisions for traffic consigned to or from facilities owned or operated by or for terminal carriers. In this case, the CP interest is limited to ownership of the land on which the trackage and secondary access road are situated and a modest investment in promotional brochures. Although CP does operate the trackage, it has not identified any specific interest in the operation of the storage facility.

Une autre question d'intérêt, à savoir qui pourrait demander l'interconnexion, n'est pas traitée directement dans le Règlement. Toutefois, l'article de la LNT 1987 qui porte sur l'interconnexion, plus

Another issue of significance is the question of who may request interswitching. This has not been directly addressed under the Regulations. However, subsection 152(1) of the NTA, 1987 dealing with

précisément l'article 152, stipule au paragraphe (1) qu'une personne intéressée, une corporation municipale ou un autre organisme public, ou l'une ou l'autre des compagnies de chemin de fer de raccordement, peut présenter à l'Office une demande en vue d'obtenir des installations convenables pour permettre l'interconnexion, à un lieu de correspondance, du trafic entre les lignes raccordées entre elles, dans les deux directions. De plus, le paragraphe 152(2) indique que tout transfert est subordonné aux conditions et aux prix prescrits. Enfin, aux termes du paragraphe 152(3), ces parties peuvent aussi demander l'interconnexion même si elles se trouvent en dehors de la zone d'interconnexion règlementaire. Il s'ensuit que toute partie intéressée, y compris CIL, peut demander que l'interconnexion soit faite par un transporteur de tête de ligne.

En conclusion, l'Office juge que la voie du CP desservant l'installation de la Cold Springs à Putnam, en Ontario, est une « voie d'évitement » au sens du paragraphe 2*c)* du *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*. Par conséquent, le transport de marchandises en provenance ou à destination de l'installation peut faire l'objet d'une interconnexion, en conformité avec l'article 152 de la LNT 1987.

interswitching, provides that any person interested, a municipal corporation, other public body or either of the connecting railways may apply to the Agency for an order requiring the provision of all reasonable and proper facilities for interswitching, at an interchange, of traffic between the connecting lines in both directions. Subsection 152(2) requires the railways to perform interswitching subject to the prescribed terms, conditions and rates. The parties listed in subsection 152(1) may also, under subsection 152(3), apply for the extension of the prescribed interswitching limits. Thus, it follows that CIL, as an interested person, may request that interswitching be performed by a terminal carrier.

In conclusion, the Agency finds that the CP track serving the Cold Springs facility at Putnam, Ontario falls within the definition of "siding" in paragraph 2*(c)* of the *Railway Interswitching Regulations*. Accordingly, traffic consigned to or from the Putnam facility is eligible for interswitching in accordance with section 152 of the NTA, 1987.

Relative à une demande, présentée le 14 mars 1988, en vue de faire reconnaître par l'Office national des transports que les installations de Domtar Inc. situées à Donnacona, au Québec, devraient être réputées être situées à l'intérieur des limites d'interconnexion d'Allenby, au Québec;

Relative à une confirmation par l'Office, le 18 avril 1988, que la demande de Domtar Inc. constitue une demande, conformément au paragraphe 152(3) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34.

RÉPERTORIÉ : DOMTAR INC. (RE)

Membres : Edward Weinberg et Edmund J. O'Brien
Décision n° : 269-R-1988
Date de la décision : le 17 août 1988
Dossier n° : DR 88-2012

Transport ferroviaire - Interconnexion - Service concurrentiel - Expéditeurs captifs - Agrandissement des limites d'interconnexion - Interprétation de « suffisamment près » - Esprit de la LNT 1987

Domtar a demandé à l'Office de juger, conformément au par. 152(3) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), que ses installations de Donnacona soient situées « suffisamment près » du lieu de correspondance du CN et du CP à Allenby, au point qu'ils seraient considérées à l'intérieur des limites d'interconnexion d'Allenby. Ainsi, Domtar pourrait profiter des dispositions de la LNT 1987 relatives à l'interconnexion pour utiliser les services du CP, et cet accès aux lignes du CP se traduirait par un service de meilleure qualité et plus innovateur de la part du CN.

Décision : L'Office a statué que les installations de Domtar à Donnacona sont suffisamment près du lieu de correspondance d'Allenby et, par conséquent, situées à l'intérieur des limites d'interconnexion d'Allenby.

L'Office a affirmé que le législateur, lorsqu'il a élargi la limite antérieure d'interconnexion de 4 milles de voies pour en étendre le rayon à 30 kilomètres, s'est montré soucieux d'offrir un meilleur accès à un service concurrentiel pour les expéditeurs captifs. Selon l'Office, la LNT 1987 n'impose aucune restriction quant à l'application du par. 152(3) aux situations où les prix et les services d'un transporteur sont inacceptables. Aux fins de la mise en application de l'objectif de politique, l'Office a affirmé que la LNT 1987 a été conçue de manière à encourager la concurrence en vue de l'obtention du tarif

In the matter of a request dated March 14, 1988, for a determination by the National Transportation Agency that the Domtar Inc. facilities at Donnacona, Quebec should be deemed within the interswitching limits of Allenby, Quebec;

In the matter of a confirmation by the Agency, April 18, 1988, that the Domtar Inc. request constituted an application pursuant to subsection 152(3) of the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34.

INDEXED AS: DOMTAR INC. (RE)

Members: Edward Weinberg and Edmund J. O'Brien
Decision No.: 269-R-1988
Date of Decision: August 17, 1988
File No.: DR 88-2012

Railway transportation - Interswitching - Competitive services - Captive shippers - Extension of interswitching limits - Interpretation of "reasonably close" - Intent of the NTA, 1987

Domtar requested, pursuant to s. 152(3) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987), that the Agency deem its facilities at Donnaconna to be "reasonably close" to CN's and CP's interchange at Allenby, becoming therefore within the interswitching limits of Allenby. Such a determination would provide Domtar with use of the interswitching provisions of the NTA, 1987 to access CP's lines which would lead to better and more innovative service by CN.

Decision: The Agency determined that the Domtar facilities at Donnacona were reasonably close to the interchange at Allenby and, accordingly, deemed to be within the interswitching limits of Allenby.

The Agency found that by expanding the previous interswitching limits of 4 track miles to the current 30 km radius limitation, the legislator demonstrated a desire to provide for greater access to competitive service for captive shippers. According to the Agency, the NTA, 1987 does not place any qualification on the applicability of s. 152(3) to situations where one carrier is providing unsuitable rates and or services. In implementing the policy objective, the Agency stated that the NTA, 1987 was designed to encourage competition for traffic through the introduction of confidential contracts, the removal of s. 279 of the

par la création de contrats confidentiels, par l'abrogation de l'art. 279 de la *Loi sur les chemins de fer* et par le recours à certaines dispositions d'accès concurrentiels d'expansion des limites d'interconnexion et de prix de ligne concurrentiels. Par conséquent, de laisser entendre que la situation d'un expéditeur captif ne devrait pas changer parce qu'il n'est pas jugé qu'un transporteur profite d'une situation monopolistique ou que l'accès à la concurrence ne donne pas à un expéditeur un avantage lors des négociations entre les transporteurs et les expéditeurs captifs, ne correspond pas à l'objectif de politique de la LNT 1987. Les dispositions d'interconnexion peuvent s'appliquer à l'égard de n'importe quel expéditeur dont le trafic est admissible en vertu du *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*.

En résumé, l'Office a estimé que le fait de rendre une décision favorable à la demande d'agrandissement des limites d'interconnexion éliminera la situation de concurrence désavantageuse de Domtar.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 3(1), 152(3)

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2, art. 279

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire, DORS/88-41

DÉCISION

Historique

Dans une lettre datée du 14 mars 1988, Domtar Inc. (Domtar), le demandeur, a demandé à l'Office de juger que ses installations de Donnacona, au Québec, sont situées à l'intérieur des limites d'interconnexion du lieu de correspondance de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et du Canadien Pacifique Limitée (CP) à Allenby, au Québec.

Domtar, qui exploite une usine de carton-fibre et de papier journal à Donnacona, point desservi par le CN, demande à l'Office de statuer, conformément au paragraphe 152(3) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), que son usine est située suffisamment près du lieu de

Railway Act, and the use of the competitive access provisions of expanded interswitching limits and competitive line rates. Therefore, it was inconsistent with the policy objective of the NTA, 1987 to suggest that a captive shipper situation should be perpetuated because one carrier was not perceived to be taking advantage of a monopoly situation. According to the Agency, the interswitching provisions were available to any shipper in respect to traffic qualifying pursuant to the *Railway Interswitching Regulations*.

In summary, the Agency found that granting the application for extended interswitching would remove the competitive disadvantage of Domtar.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 3(1), 152(3)

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 279

Railway Interswitching Regulations, SOR/88-41

DECISION

Background

By correspondence dated March 14, 1988, Domtar Inc. (Domtar), the applicant, requested that the Agency deem its facilities at Donnacona, Quebec to be within the interswitching limits of the Canadian National Railway Company (CN) - Canadian Pacific Limited (CP) interchange at Allenby, Quebec.

Domtar, operating a fiberboard plant and newsprint mill at Donnacona, local to CN, is requesting that the Agency determine, pursuant to subsection 152(3) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987), that its facilities are reasonably close to the interchange. Such a determination

correspondance. Ainsi, Domtar pourrait profiter des dispositions de la LNT 1987 relatives à l'interconnexion pour utiliser les services du CP à Allenby.

Le CN, l'intimé dans cette affaire, et le CP étaient toutes deux des parties intéressées. Toutefois, le CP n'a déposé aucun mémoire. Pendant les plaidoiries, l'intimé a déposé des commentaires en date du 19 mai 1988 relativement à la réplique du demandeur. L'intimé a demandé que ces commentaires soient acceptés étant donné que, dans sa réplique, le demandeur a apporté des faits nouveaux. Après étude de la demande, lesdits commentaires ont été pris en considération.

Position du demandeur

De l'avis du demandeur, la demande correspond à l'esprit de la LNT 1987 qui consiste à offrir aux expéditeurs un accès concurrentiel aux lignes d'une autre compagnie de chemin de fer. Domtar estime que le fait de lui accorder l'accès au réseau du CP, par l'agrandissement des limites d'interconnexion, se traduira par un service de meilleure qualité et plus innovateur de la part du CN.

Le demandeur souligne que l'Office peut, en vertu du paragraphe 152(3), autoriser une demande d'agrandissement des limites d'interconnexion s'il juge que le point d'origine est suffisamment près du lieu de correspondance. De plus, l'application de ce paragraphe n'est pas conditionnelle à la négociation de prix ou de conditions avec une autre compagnie de chemin de fer, à l'existence de niveaux de prix ou de services non satisfaisants, ou à l'absence de services concurrentiels et de dispositions de la LNT 1987 relatives aux niveaux de services, c'est-à-dire des contrats confidentiels, des prix convenus, des prix communs ou des prix de ligne concurrentiels.

À cet égard, il est à remarquer que les dispositions de la nouvelle LNT 1987 prévoyant des accommodements pour les expéditeurs ont été élargies et simplifiées de manière à éliminer les retards et les complications s'appliquant au dépôt des mémoires. Selon le demandeur, la qualité du service, l'utilisation d'autres modes de transport ainsi que l'état des négociations n'ont rien à voir avec la décision devant être rendue.

En ce qui concerne la question de savoir ce que l'on entend par « suffisamment près », le

would provide Domtar with use of the interswitching provisions of NTA, 1987 to access CP at Allenby.

CN, the respondent, and CP were party to the proceedings. However, CP had no submissions with respect to the matter. During the pleadings, the respondent filed comments, dated May 19, 1988, in respect of the applicant's reply. The respondent requested that the comments be accepted, given that the applicant's reply raised new facts. Their request was considered and the said comments were taken into consideration.

Position of Applicant

The applicant believes the application to be in accord with the intent of the NTA, 1987 that shippers have competitive access to the lines of a second railway company. Domtar believes that access through expanded interswitching will lead to better and more innovative service by CN.

The applicant states that subsection 152(3) permits the Agency to grant a request for an extension of interswitching limits where it finds the origin to be reasonably close to the interchange. Furthermore, the application of the subsection is not dependent on negotiating rates or conditions with the other railway, unsatisfactory rates or service levels or the exhausting of the other competitive access and service level provisions of NTA, 1987, i.e., confidential contracts, agreed charges, joint rates or competitive line rates.

In this regard, it is noted that the shipper relief provisions of the new NTA, 1987 have been broadened and streamlined to avoid delays and complications in filing submissions. The applicant is of the opinion that the quality of service, the use of alternative modes and the state of negotiations are irrelevant considerations in deciding the matter.

In respect of the question of what constitutes "reasonably close", the applicant notes that its

demandeur souligne que son usine est située dans un rayon de 36 kilomètres du lieu de correspondance, 20 p. 100 au-delà de la limite fixée, et non 48,9 p. 100, comme l'affirme le CN. De plus, le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* ne prévoit pas de distance linéaire maximale de voie aux fins de l'interconnexion à l'intérieur du rayon de 30 kilomètres. Il prévoit uniquement un prix maximal de 4,50 $ le kilomètre au-delà de 40 kilomètres le long de la voie. Le demandeur souligne également que quatre de ses concurrents de la région ont maintenant accès aux services de deux compagnies de chemin de fer. Trois de ces compagnies ont obtenu cet accès par l'expansion des limites d'interconnexion. Domtar estime ainsi être désavantagée par rapport à ses concurrents.

Enfin, le demandeur déclare que le service ferroviaire est nécessaire pour les envois à des points éloignés des marchés du Canada et des États-Unis. En 1987-1988, les trajets ainsi parcourus s'établissaient en moyenne à 1 300 kilomètres. Par conséquent, la demande d'agrandissement des limites d'interconnexion est raisonnable et réaliste.

Position de l'intimé

Selon le CN, le fait que la mesure d'accommodement prévue au paragraphe 152(3) de la LNT 1987 doit faire l'objet d'une demande démontre bien l'obligation pour le demandeur de faire valoir la nécessité d'une telle mesure et de fournir des preuves à l'appui de sa demande. La décision de l'Office doit être rendue dans le contexte d'une politique nationale en matière de transport et tenir compte des considérations économiques pertinentes.

L'intimé estime que Domtar n'a pas exposé les problèmes nécessitant un agrandissement des limites d'interconnexion et n'a présenté aucun élément de preuve indiquant que le service offert par le CN n'était pas satisfaisant. De plus, aucun des faits déposés n'indique que l'accès à un autre service de transport par chemin de fer entraînerait une amélioration du service. Le demandeur, lorsqu'il a indiqué que des concurrents de la région avaient accès aux services de deux compagnies de chemin de fer, n'a pas appuyé cette déclaration d'éléments de preuve démontrant que Domtar s'en trouve désavantagé ou qu'il profite de prix moins avantageux ou de moins bonnes conditions de

facilities are 36 radial kilometres from the interchange, 20 per cent beyond the limit, rather than the 48.9 per cent claimed by CN. Furthermore, the *Railway Interswitching Regulations* prescribe no maximum track distance for interswitching within the 30 kilometre radial distance limitation, merely a maximum car charge of $4.50 per kilometre for distance beyond 40 kilometres along the line of track. The applicant also notes that four of its competitors in the region now have access to the services of two railways. Three of these companies gained access through the expanded interswitching limits. In Domtar's view, this has left it at a disadvantage vis-à-vis its nearby competitors.

Finally, the applicant notes that rail service is required for longer hauls to Canadian and U.S. markets. The average length of haul in 1987-88 approximated 1300 kilometres. In this context, the extended interswitching request is reasonable and realistic.

Position of Respondent

CN maintains that the fact that the remedy under subsection 152(3) of NTA, 1987 must be applied for suggests that the applicant must demonstrate the merit of the request and provide supporting evidence. The Agency's determination must be made within the context of the national transportation policy and take into account the relevant economic considerations.

The respondent suggests that Domtar has not identified problems requiring a remedy through extended interswitching and has not presented evidence to indicate any dissatisfaction with CN service. Furthermore, no evidence has been submitted to indicate that access to another rail carrier would result in improved service. Reference by the applicant to competitors in the region having access to the services of two railways has not been supported by evidence of any disadvantage to Domtar or less favourable rates or service conditions attributable to the lack of access to the two rail carriers. Services available through CN compare favourably with those of any competing

service parce qu'il n'a pas accès à deux compagnies de chemin de fer. Les services offerts par l'intermédiaire du CN se comparent avantageusement à ceux de toute autre compagnie de chemin de fer concurrente tant pour les mouvements intérieurs que pour les déplacements internationaux. Les manques d'équipement, communs à toutes les compagnies de chemin de fer, se font rares en raison des caractéristiques des saisons et du climat.

rail carrier on both domestic and international movements. Equipment shortages, common to all railways, are sporadic due to seasonal and climatic conditions.

Le CN estime qu'on ne devrait envisager la possibilité d'agrandir les limites d'interconnexion qu'en dernier recours. L'agrandissement des limites d'interconnexion oblige un transporteur local à partager sa base de trafic avec un concurrent, ce qui peut nuire à sa rentabilité. La LNT 1987, dans sa forme actuelle, prévoit d'autres moyens de résoudre les difficultés des expéditeurs; il faudrait examiner ces autres moyens avant de demander que soient agrandies les limites d'interconnexion. Le CN fait remarquer que les dispositions relatives aux contrats confidentiels, aux prix convenus, aux prix communs, aux prix de ligne concurrentiels, aux obligations de niveaux de service, aux droits de circulation et à l'usage commun des voies et des raccordements apparaissent, dans la LNT 1987, avant les dispositions relatives à l'interconnexion. La limite actuelle de la zone d'interconnexion correspondant à un rayon de 30 kilomètres constitue une exception au principe selon lequel un transporteur local a droit aux avantages du trafic d'origine. Ainsi, le fait d'agrandir une zone, en considérant qu'un point situé à l'extérieur de celle-ci y est inclus, doit être vu comme une mesure de dernier recours. Étant donné l'absence de toute preuve, le fait d'autoriser la demande constituerait une solution extrême à un problème non existant.

CN submits that the granting of extended interswitching should only be considered as a last recourse. The extension of interswitching privileges compels a local carrier to share its traffic base with a competitor and may potentially harm its viability. The NTA, 1987, as structured, provides alternative avenues to address shippers' problems, which should be exhausted prior to applying for extended interswitching. CN notes that the provisions concerning confidential contracts, agreed charges, joint rates, competitive line rates, level of service obligations, running rights and joint track usage and connections appear in NTA, 1987 prior to the interswitching provisions. The current interswitching zone limit of 30 kilometres radius constitutes an exception to the principle that the local carrier is entitled to the benefits of originating traffic. Thus, extending the zone by deeming a point outside to be within must be viewed as an avenue of last recourse. In the absence of evidence supporting the action, the granting of the application would be an extreme solution for a non-existent problem.

Selon le CN, l'usine de Donnacona n'est pas suffisamment près du lieu de correspondance le plus près, étant donné que les 44,66 kilomètres de voie qui la séparent d'Allenby excèdent la limite de 30 kilomètres de 14,66 kilomètres de voie ou 48,9 p. 100.

CN submits that the plant at Donnacona is not reasonably close to the nearest interchange, as the distance of 44.66 track kilometres to Allenby exceeds the 30 kilometre limit by 14.66 track kilometres or 48.9 per cent.

Enfin, le CN souligne que l'Office, bien qu'il jouisse du pouvoir discrétionnaire d'accorder la demande, ne devrait pas exercer ce pouvoir.

Finally, CN notes that although the Agency has the discretionary power to grant the application, this power should not be exercised.

Constatations

Le paragraphe 152(3) fait partie des dispositions de la LNT 1987 relatives à l'interconnexion. Les mesures politiques du gouvernement en matière d'interconnexion sont claires. Le législateur, lorsqu'il a élargi la limite antérieure d'interconnexion de 4 milles de voie pour en étendre le rayon à 30 kilomètres, s'est montré soucieux d'offrir un meilleur accès à un service concurrentiel pour les expéditeurs captifs. La LNT 1987 n'impose aucune restriction quant à l'application du paragraphe 152(3) aux situations où les prix et les services d'un transporteur sont inacceptables.

À cet égard, l'objectif de la politique générale de la LNT 1987, comme l'indique le paragraphe 3(1), se lit comme suit :

> « Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions; d'autre part, ces objectifs ont le plus de chances de se réaliser en situation de concurrence, dans et parmi les divers modes de transport, entre tous les transporteurs, à condition que ... b) la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport ... »

Aux fins de la mise en application de cet objectif de politique, la LNT 1987 a été conçue de manière à encourager la concurrence en vue de l'obtention du trafic par la création de contrats confidentiels, l'abrogation de l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, ch. R-2, et par le recours à certaines dispositions d'accès concurrentiel d'expansion des limites d'interconnexion et de prix de ligne concurrentiels.

Autrement dit, les dispositions actuelles d'interconnexion ont été conçues pour favoriser la concurrence, là où elle n'existe pas à l'heure actuelle, afin d'encourager la tenue de négociations efficaces entre les expéditeurs et les transporteurs. Par conséquent, de laisser entendre que la situation d'un expéditeur captif ne devrait pas changer parce qu'il n'est pas jugé qu'un transporteur profite d'une

Findings

Subsection 152(3) falls within the interswitching provisions of NTA, 1987. The government policy initiatives in respect of interswitching are clear. In expanding the previous interswitching limit of four track miles to the current 30 kilometre radius limitation, the legislators demonstrated a desire to provide for greater access to competitive service for captive shippers. The legislation does not place any qualification on the applicability of subsection 152(3) to situations where one carrier is providing unsuitable rates and/or services.

In this regard, the general policy objective of NTA, 1987, as referenced in subsection 3(1), reads in part as follows:

> "It is hereby declared that a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions and that those objectives are most likely to be achieved when all carriers are able to compete both within and among the various modes of transportation under conditions ensuring that ... b) competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services ..."

In implementing this policy objective, NTA, 1987 was designed to encourage competition for traffic through the introduction of confidential contracting, the removal of section 279 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2 and the use of the competitive access provisions of expanded interswitching limits and competitive line rates.

In other words, the current interswitching provisions were designed to foster competition where it does not presently exist, in order to encourage effective negotiations between shippers and carriers. Therefore, to suggest that a captive shipper situation should be perpetuated because one carrier is not perceived to be taking advantage of a monopoly situation or that access to competition

situation monopolistique ou que l'accès à la concurrence ne donne pas à un expéditeur un avantage lors des négociations entre les transporteurs et les expéditeurs captifs ne correspond pas à l'objectif de politique mentionné.

L'Office remarque également qu'à cause de l'existence de contrats confidentiels, on ne peut s'attendre à ce qu'un expéditeur dépose toutes les preuves nécessaires pour prouver ses lacunes face à la concurrence, attribuable à l'impossibilité d'avoir accès aux services d'un transporteur concurrent.

Exception faite de cette question, l'Office estime que les dispositions d'interconnexion, y compris l'agrandissement des limites d'interconnexion visé par la demande, peuvent s'appliquer à l'égard de n'importe quel expéditeur dont le trafic est admissible en vertu du *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*. Comme seule autre condition à l'agrandissement des limites d'interconnexion, l'Office doit statuer, dans les circonstances, que le point d'origine ou de destination situé au-delà de la zone d'interconnexion est suffisamment près du lieu de correspondance. Le paragraphe 152(3) de la LNT 1987 se lit comme suit :

> « Sur demande d'une personne ou d'un organisme visé au paragraphe (1), l'Office peut statuer que, dans un cas particulier où le point d'origine ou de destination du trafic est situé à plus de trente kilomètres d'un lieu de correspondance, ou à la distance supérieure prévue par règlement, et où il est d'avis que, dans les circonstances, le point d'origine ou de destination est suffisamment près du lieu de correspondance, le point d'origine ou de destination, selon le cas, est réputé, pour l'application du présent article, situé à l'intérieur de cette distance. »

Après examen des mémoires, l'Office estime que la décision relative à cette demande doit reposer sur les circonstances particulières des activités à Donnacona, au Québec, c'est-à-dire à l'usine de Domtar et le service du CN, ainsi que la concurrence offerte par Domtar vis-à-vis des autres producteurs de pâtes et papier de la région.

L'Office note les positions de Domtar et du CN en ce qui concerne l'accès, par interconnexion, à un second transporteur pour les producteurs de pâtes et papier avoisinants. Compte tenu de l'objectif de politique générale susmentionné, l'Office constate

does not give a shipper an advantage in negotiating with carriers vis-à-vis a captive shipper is inconsistent with the referenced policy objective.

The Agency also notes that with the advent of confidential contracting, a shipper cannot be expected to fully substantiate competitive disadvantages attributable to lack of access to a second competing carrier.

This matter aside, the Agency finds that the interswitching provisions, including the provision for extension of the interswitching limits on application, are available to any shipper in respect of traffic qualifying pursuant to the *Railway Interswitching Regulations*. The only additional qualification for extended interswitching is a determination by the Agency, in the circumstances, that the point of origin or destination beyond interswitching limits is reasonably close to the interchange. Subsection 152(3) of NTA, 1987 reads as follows:

> "On application of any person or body referred to in subsection (1), the Agency may determine that, in any particular case, where the point of origin or of destination of a movement of traffic is more than thirty kilometres or a prescribed greater distance from an interchange and the Agency is of the opinion that, in the circumstances, the point of origin or of destination is reasonably close to the interchange, the point of origin or of destination, as the case may be, shall be deemed, for the purposes of this section, to be within that distance."

Upon review of the submissions, the Agency is of the opinion that a determination in respect of this application must be based on the specific circumstances of the operations at Donnacona, Quebec, i.e. the Domtar facilities and the CN service and the competitive position of the Domtar operation vis-à-vis that of neighbouring pulp and paper producers.

The Agency notes the positions of Domtar and CN with respect to access through interswitching to a second carrier for the neighbouring pulp and paper producers. In consideration of the general policy objective, as discussed above, the Agency

que Domtar, parce qu'il ne peut actuellement avoir un accès semblable à la compétition, se retrouve en position de désavantage lorsque vient le temps de négocier des niveaux de prix et de service avec son transporteur local, le CN.

L'Office a également constaté que le lieu d'interconnexion est situé dans un rayon d'environ 37 kilomètres des installations de Domtar, et à 45 kilomètres de voie à partir du point central du lieu de correspondance d'Allenby. Bien que l'intimé soutienne que l'usine est située à 48,9 p. 100 au-delà des limites, l'Office conclut que cette distance dépasse de 23,3 p. 100 la limite du rayon de 30 kilomètres prévue au paragraphe 152(2) de la LNT 1987. Les installations de Domtar dépassent également de cinq kilomètres la longueur de voie prévue au règlement. Des frais supplémentaires par wagon, jusqu'à concurrence de 4,50 $ le kilomètre, peuvent être exigés pour toute distance au-delà de 40 kilomètres le long de la voie entre le lieu de correspondance et le point de raccordement de la voie d'évitement, lorsque le mouvement s'effectue à l'intérieur des limites d'interconnexion.

Dans sa réponse aux questions posées par le CN, Domtar a déclaré qu'aucune négociation formelle n'avait eu lieu avec le CP. En page 3 de son mémoire, l'intimé a souligné qu'il peut offrir et qu'il offre à Domtar des services de transport équivalents ou même supérieurs à ceux que pourrait lui offrir un transporteur ferroviaire concurrent. L'Office estime donc que le fait d'accorder à Domtar l'agrandissement des limites d'interconnexion n'obligerait pas le CN à partager sa base de trafic avec un concurrent, comme il l'a indiqué dans son mémoire.

Toutefois, l'Office se rend bien compte que la possibilité d'avoir recours à un autre transporteur grâce à un agrandissement des limites d'interconnexion pourrait aider à subvenir au manque d'équipement périodique pour Domtar. Bien que Domtar se soit dit en général satisfait du service offert par le CN, les manques d'équipement attribuables à des retards dans le déplacement des wagons, en raison des conditions propres à la saison et au climat, se répercutent sur les coûts d'exploitation des expéditeurs et des transporteurs.

En résumé, l'Office estime que le fait de rendre une décision favorable à la demande d'agrandissement des limites d'interconnexion

finds that Domtar, currently without similar access to competition, is at a disadvantage when negotiating rate and service levels with its local carrier, CN.

The Agency has also found that the eastern switch at the Domtar facilities is approximately 37 kilometres radius and 45 track kilometres from the midpoint of the Allenby interchange. Although the respondent claims this to be 48.9 per cent beyond the limits, the Agency finds the distance to exceed the 30 radial kilometre limit, as cited in subsection 152(2) of NTA, 1987, by 23.3 per cent. The Domtar facilities also exceed by 5 kilometres the 40 kilometre track distance cited in the Regulations. Additional charges per interswitched car, to a maximum of $4.50 per kilometre, may be assessed for distances beyond 40 kilometres along the line of track between the interchange and the point of connection with the siding, when the movement is performed within the interswitching limits.

Domtar has stated in its reply to the CN interrogatories that no formal negotiations have been carried out with CP. The respondent has stated at page 3 of its submission that "it does and can offer to Domtar transportation services which are equal or better than what a competing rail carrier could offer." The Agency is therefore of the view that Domtar's request for extended interswitching would not compel CN to "share its traffic base with a competitor", as submitted by CN.

However, the Agency realizes that access to an alternative carrier through extended interswitching may assist in alleviating the periodic equipment shortages of Domtar. Although Domtar has expressed general satisfaction with the quality of service provided by CN, shortages attributable to slower turn-around times due to seasonal or climatic conditions do impact on the cost of operations of both shippers and carriers.

In summary, the Agency finds that the granting of the application for extended interswitching will remove the competitive disadvantage vis-à-vis

éliminera la situation de concurrence désavantageuse dans laquelle Domtar se trouve actuellement vis-à-vis des autres producteurs de pâtes et papier. Bien que l'accès à un autre transporteur ferroviaire puisse aider à rendre moins sévère les manques d'équipement, l'Office persiste à croire que l'accès à un second transporteur n'obligerait pas le transporteur local à partager son trafic avec un compétiteur. Les installations de Domtar sont situées à environ 7 kilomètres au-delà de la limite d'un rayon de 30 kilomètres précisée dans la LNT 1987. Le règlement sur l'interconnexion prévoit une compensation supplémentaire au transporteur terminal pour tout mouvement d'interconnexion en provenance ou à destination de voies située au-delà de 40 kilomètres de voie du lieu de correspondance.

Décision

L'Office national des transports, après avoir examiné les faits et les mémoires présentés par les parties à la présente demande, statue que, dans les circonstances, l'usine de Domtar à Donnacona, au Québec, est suffisamment près du lieu de correspondance d'Allenby, au Québec. Par conséquent, l'Office juge, par les présentes, que l'usine de Domtar est située à l'intérieur des limites d'interconnexion d'Allenby, au Québec.

neighbouring pulp and paper producers, currently experienced by Domtar. Although access to an alternative rail carrier may assist in alleviating periodic equipment shortages, the Agency remains of the view that access to a second carrier would not compel the local carrier to share traffic with a competitor. The Domtar facilities are situated approximately 7 kilometres beyond the 30 kilometre interswitching radial distance limitation specified in NTA, 1987. The Interswitching Regulations provide for additional compensation to the terminal carrier for interswitching to or from sidings situated beyond 40 track kilometres from the interchange.

Decision

The National Transportation Agency, on consideration of the facts and submissions presented by the parties to this application, determines that, in the circumstances, the Domtar facilities at Donnacona, Quebec are reasonably close to the interchange at Allenby, Quebec. Accordingly, the Agency hereby deems the Domtar facility to be within the interswitching limits of Allenby, Quebec.

Relatif à la demande présentée par la Essex Terminal Railway Company à l'Office national des transports en vue d'obtenir la promulgation, en vertu du paragraphe 152(4) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34, d'un règlement stipulant que les prix d'interconnexion fixés dans le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, DORS/88-41, ne s'appliquent pas aux compagnies de chemin de fer dont quatre-vingt-dix pour cent (90 p. 100) ou plus des recettes de marchandises brutes proviennent de l'interconnexion;

Relatif à l'article 32 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*;

Relatif au paragraphe 152(4) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*.

RÉPERTORIÉ : ESSEX TERMINAL RAILWAY CO. (RE)

Enquêteur : Neil G. Thurston
Arrêté n^{o} : 1988-R-1067
Date de l'arrêté : le 22 novembre 1988
Date du rapport final : le 16 novembre 1988
Dossier n^{o} : D3231-E1

Transport ferroviaire - Prix d'interconnexion - Exemption d'interconnexion - Tarif de bout en bout - Transporteurs de liaison - Fiches de répartition - Processus de négociation des tarifs - Expéditeurs captifs et perte de trafic - Facteurs liés aux coûts - Répercussions de la demande et création d'un précédent - Compétence de l'Office

L'Essex Terminal Railway Company (ETR) a présenté à l'Office, conformément au par. 152(4) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), une demande en vue d'être exemptée de l'application des prix d'interconnexion publiés dans le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* (Règlement).

Divers transporteurs de liaison et expéditeurs ont répondu au rapport provisoire de l'enquêteur nommé par l'Office, qui contenait une évaluation des principales questions relatives à la demande de l'ETR. Ces questions ont été les suivantes :

1) Utilisation des fiches de répartition;
2) Questions concernant le processus de négociation des prix;
3) Questions concernant les expéditeurs captifs et la perte de trafic;

In the matter of the application of The Essex Terminal Railway Company to the National Transportation Agency to enact a regulation pursuant to subsection 152(4) of the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34 providing that the interswitching rates set out in the Railway Interswitching Regulations, SOR/88-41, do not apply to railway companies which derive ninety per cent (90%) or more of their gross freight revenue from interswitching;

In the matter of section 32 of the *National Transportation Act, 1987*;

In the matter of subsection 152(4) of the *National Transportation Act, 1987*.

INDEXED AS: ESSEX TERMINAL RAILWAY CO. (RE)

Inquiry Officer: Neil G. Thurston
Order No.: 1988-R-1067
Date of Order: November 22, 1988
Date of Final Report: November 16, 1988
File No.: D3231-E1

Railway transportation - Interswitching rates - Interswitching exemption - Through-rate - Connecting carriers - Division sheets - Rate negotiation process - Captivity and diversion of traffic - Cost considerations - Impact of application and precedent issues - Jurisdiction of the Agency

The Essex Terminal Railway Company (ETR) applied to the Agency pursuant to subs. 152(4) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) for exemption from the application of the interswitching rates published in the *Railway Interswitching Regulations* (Regulations).

Several shippers and carriers responded to the Agency's Inquiry Officer Interim Report which contained an evaluation of the key issues pertaining to ETR's application. The issues were the following:

1) use of division sheets;
2) issues relevant to the rate negotiation process;
3) issue of captivity and diversion of traffic;

4) Facteurs liés aux coûts;
5) Questions concernant le service;
6) Répercussions de la demande;
7) Questions liées au précédent.

Selon l'enquêteur, la principale question à résoudre était de savoir jusqu'à quel point l'ETR aurait été lésée si elle se conformait aux prix d'interconnexion réglementaires.

Recommandations et ordonnance : L'Office a rejeté la demande présentée par l'ETR, lui ordonnant la publication d'un tarif d'interconnexion et de se conformer au Règlement.

D'après les renseignements fournis par l'ETR, l'application des prix d'interconnexion prescrits par le Règlement n'aura vraisemblablement pas de graves répercussions négatives sur l'exploitation de l'entreprise. D'après l'évaluation que l'entreprise a fourni à ce sujet, l'application desdits prix d'interconnexion aurait eu des répercussions positives sur les recettes de l'entreprise en 1987 si la composition et le niveau de trafic, dont elle assure le transport, n'avaient pas changé.

Relativement à la perte possible de trafic et des répercussions correspondantes de cette perte sur les recettes, l'application du Règlement par l'ETR entraînerait une baisse de recettes de marchandises d'environ 2 p. 100 pour l'année 1987.

Considérant que l'ETR est l'une des compagnies de chemin de fer les plus rentables du pays sur le plan du rendement des recettes brutes ou du rendement de l'avoir des actionnaires, l'ETR n'a pu démontré qu'elle subirait de graves conséquences si elle devait respecter le Règlement.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 3(1)*c)*, 32, 48, 59, 112, 135(2), 144 à 147, 152(4)

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2, arts. 276, 325

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire, DORS/88-41

N.D.L.R. : Les opinions exprimées dans le rapport final ont été celles de l'enquêteur et n'ont pas été forcément celles de l'Office national des transports.

4) cost considerations;
5) issues involving service;
6) impact of the application; and
7) precedent issues.

According to the Inquiry Officer, the main issue was the extent to which the ETR would be harmed by adhering to regulated interswitching rates.

Recommendations and Order: The Agency denied ETR's application; ordered ETR to publish an interswitching tariff and to abide by the Regulations.

From the information provided by ETR, it was apparent that adherence to the interswitching rates as set out in the Regulations would not have a serious negative impact on the company's operation. ETR provided an assessment of the impact on its revenue which indicated that the application of regulated interswitching rates would have resulted in a positive impact on revenues to the company in 1987, if its mix and level of traffic did not change.

Regarding the potential for traffic diversion and its corresponding impact on revenue, it was found that ETR's adherence to the Regulations would likely cause ETR's 1987 freight revenue to be reduced by about 2 per cent.

Considering that ETR was one of the most profitable railways in the country in terms of return on gross revenue or shareholders equity, ETR was unable to demonstrate that it would suffer negatively to any great extent through adherence to the Regulations.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 3(1)*(c)*, 32, 48, 59, 112, 135(2), 144 to 147, 152(4)

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 276, 325

Railway Interswitching Regulations, SOR/88-41

Editor's Note: The opinions expressed in the final report were those of the inquiry officer and do not necessarily reflect the formal opinions of the National Transportation Agency.

RAPPORT D'ENQUÊTE CONCERNANT ESSEX TERMINAL RAILWAY

Avant-propos

Le 15 juin 1988, l'Office national des transports (Office) a chargé M. Neil G. Thurston, en vertu de l'article 32 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), d'enquêter et de faire rapport sur la demande présentée par l'Essex Terminal Railway Company (ETR). Plus précisément, l'ETR a demandé la promulgation, conformément au paragraphe 152(4) de la LNT 1987, d'un règlement stipulant que les prix d'interconnexion, fixés par le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* (Règlement), ne s'appliquent pas aux compagnies de chemin de fer dont quatre-vingt-dix (90 p. 100) ou plus des recettes de marchandises brutes proviennent de l'interconnexion.

Le 27 septembre 1988, un rapport provisoire contenant une évaluation des principales questions relatives à la demande a été distribué pour fins de commentaires. Tous les commentaires, réfutations ou nouveaux renseignements concernant le rapport provisoire devaient être remis au plus tard le 14 octobre 1988.

Le présent rapport constitue le rapport final de l'enquête; il a été rédigé à la lumière de tous les commentaires concernant le rapport provisoire. Il comprend les modifications qui ont dû être apportées à celui-ci, les conclusions de l'enquête ainsi que des recommandations concernant les mesures que l'Office devrait prendre au sujet de la demande de l'ETR.

Conclusions et recommandations

Conclusions

Le présent rapport porte sur sept questions pertinentes à la demande qu'a présentée l'ETR en vue d'être exemptée de l'application des prix d'interconnexion prescrits dans le Règlement. Cependant, la principale question à résoudre aux fins de l'enquête est de savoir jusqu'à quel point l'ETR sera lésée si elle se conforme à ces nouveaux prix d'interconnexion.

D'après les renseignements fournis par l'ETR, il semble que l'application des prix d'interconnexion

REPORT OF THE ESSEX TERMINAL RAILWAY INQUIRY

Foreword

On June 15, 1988, the National Transportation Agency (Agency) appointed Mr. Neil G. Thurston under section 32 of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) to inquire into and report on the matter of an application to the Agency by The Essex Terminal Railway Company (ETR). Specifically, the ETR has applied for the enactment of a regulation pursuant to subsection 152(4) of the NTA, 1987 providing that the interswitching rates set out in the *Railway Interswitching Regulations* (Regulations) do not apply to railway companies which derive ninety per cent (90%) or more of their gross freight revenue from interswitching.

On September 27, 1988, an interim report which contained an evaluation of the key issues relevant to the application was distributed for comment. At the time, it was requested that any comment, rebuttal or new information pertaining to the interim report be submitted by October 14, 1988.

This report is the final report of the inquiry. Consideration was given to all of the comments on the interim report. This report includes adjustments to the interim report where necessary, findings of the inquiry and recommendations for further Agency action concerning the ETR's application.

Findings and Recommendations

Findings

This report discusses seven issues which are relevant to the ETR's application for exemption from the interswitching rates as set out in the Regulations. However, the major issue from the inquiry's perspective is the extent to which the ETR will be harmed by adhering to regulated interswitching rates.

From information provided by the ETR, it is apparent that adherence to the interswitching rates

prescrits par le Règlement n'aura vraisemblablement pas de graves répercussions négatives sur l'exploitation de l'entreprise. Effectivement, d'après l'évaluation que l'ETR a fournie à ce sujet, l'application desdits prix d'interconnexion aurait eu des répercussions positives sur les recettes de l'entreprise en 1987 si la composition et le niveau de trafic, dont elle assure le transport, n'avaient pas changé.

Une analyse entreprise dans le cadre de l'enquête au sujet de la perte possible de trafic découlant de l'application des prix d'interconnexion maximums et des répercussions correspondantes de cette perte sur les recettes indique que l'application du Règlement par l'ETR entraînerait vraisemblablement une baisse des recettes de marchandises d'environ 2 p. 100 pour l'année 1987. Comme il s'agit de l'une des compagnies de chemin de fer les plus rentables du pays sur le plan du rendement des recettes brutes ou du rendement de l'avoir des actionnaires, cette baisse n'est pas considérée comme une conséquence grave.

Il ressort donc de l'enquête que l'ETR n'a pu démontrer qu'elle subirait de graves conséquences si elle devait respecter le nouveau règlement. Toutefois, il est entendu que l'ETR peut présenter une nouvelle demande si elle dispose de nouveaux renseignements.

Recommandations

Il est recommandé que l'Office rejette la demande présentée par l'ETR en vue d'être exemptée de l'application du Règlement.

Il est recommandé que l'Office ordonne à l'ETR de publier un tarif d'interconnexion dans les 15 jours suivant la date de l'arrêté en ce sens, et de se conformer à ce tarif.

as set out in the Regulations would not have a serious negative impact on the company's operation. In fact, the ETR provided an assessment of the impact on its revenue which indicated that the application of regulated interswitching rates would have resulted in a positive impact on revenues to the company in 1987, if its mix and level of traffic did not change.

An analysis, undertaken by the inquiry, of the potential for traffic diversion under the application of maximum interswitching rates and the corresponding impact on revenue indicates that the ETR's adherence to the Regulations would likely cause the ETR's 1987 freight revenue to be reduced by about 2 per cent. Being one of the most profitable railways in the country in terms of return on gross revenue or return on shareholders equity, such a reduction is not seen to be of serious consequence.

Therefore, it is found that the ETR has been unable to demonstrate that it would suffer negatively to any great extent through adherence to the Regulations. However, it is recognized that the ETR is at liberty to reapply should new information become available.

Recommendations

It is recommended that the Agency deny the ETR's application to be exempted from the Regulations.

It is recommended that the Agency order the ETR to publish an interswitching tariff within 15 days from the date of the Agency Order and require the ETR to adhere to the published tariff.

RAPPORT FINAL

Table des matières

1.0 INTRODUCTION

1.1 Contexte
1.2 Méthode de l'enquête
1.3 Questions concernant la demande de l'ETR

2.0 QUESTIONS CONCERNANT L'UTILISATION DE FICHES DE RÉPARTITION

2.1 Historique
2.2 Situation actuelle

3.0 QUESTIONS CONCERNANT LE PROCESSUS DE NÉGOCIATION DES TARIFS

3.1 Processus entre les expéditeurs et les transporteurs
3.2 Répercussions sur la concurrence
3.3 Préférence à l'endroit du mécanisme de répartition traditionnel

4.0 QUESTIONS CONCERNANT LES EXPÉDITEURS CAPTIFS ET LA PERTE DE TRAFIC

4.1 Expéditeurs captifs et perte de trafic

5.0 FACTEURS LIÉS AUX COÛTS

6.0 QUESTIONS CONCERNANT LE SERVICE

7.0 RÉPERCUSSIONS DE LA DEMANDE

7.1 Répercussions pour les expéditeurs
7.2 Répercussions pour les transporteurs de liaison
7.3 Répercussions pour l'ETR

8.0 QUESTIONS CONCERNANT LA CRÉATION D'UN PRÉCÉDENT

8.1 Compétence de l'Office
8.2 Protection des expéditeurs assurée par les autres dispositions législatives
8.3 Autres demandes possibles

FINAL REPORT

Table of Contents

1.0 INTRODUCTION

1.1 Background
1.2 Inquiry Approach
1.3 Issues Relevant to the ETR's Application

2.0 ISSUES INVOLVING USE OF DIVISION SHEETS

2.1 History
2.2 Present Situation

3.0 ISSUES RELEVANT TO THE RATE NEGOTIATION PROCESS

3.1 Process Between Shippers and Carriers

3.2 Impact on Competition
3.3 Question of Preference for Traditional Division Mechanism

4.0 ISSUE OF CAPTIVITY AND DIVERSION OF TRAFFIC

4.1 Captivity and Diversion of Traffic

5.0 COST CONSIDERATIONS

6.0 ISSUES REGARDING SERVICE

7.0 IMPACT OF APPLICATION

7.1 Impact on Shippers
7.2 Impact on Connecting Carriers

7.3 Impact on the ETR

8.0 ISSUES CONCERNING THE ESTABLISHMENT OF A PRECEDENT

8.1 Agency Jurisdiction
8.2 Shipper Protection from Remaining Legislative Provisions
8.3 Potential for Further Applications

1.0 INTRODUCTION

1.1 Contexte

Le 10 février 1988, l'ETR a présenté à l'Office une demande d'exemption de l'application des prix d'interconnexion publiés dans le Règlement. Cette demande a été présentée en vertu du paragraphe 152(4) de la LNT 1987, qui se lit en partie comme suit :

> « Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'Office peut, par règlement : a) fixer les modalités de l'interconnexion du trafic; »

Estimant que les parties pouvant être intéressées par cette demande n'avaient pas toutes été informées, l'Office a demandé à l'ETR de publier un avis de sa demande dans les numéros des 3 et 4 mars 1988 du quotidien de Windsor. La date limite de réception par l'Office des réponses des parties intéressées a été fixée au 5 avril 1988. À cette date, trois parties, dont la Windsor Businessmen's Association (WBA) (association de quinze expéditeurs/destinataires de la ligne de l'ETR) ont demandé des prorogations de délai. En outre, la WBA a demandé à un représentant de l'Office de rencontrer les parties et l'ETR afin de leur expliquer les dispositions de la LNT 1987 concernant le transport de marchandises par chemin de fer et l'incidence de la demande de l'ETR pour les expéditeurs. L'Office a reporté au 9 mai 1988 la date limite de réception des réponses; en outre, en réponse à la demande de la WBA, il a chargé M. N. Thurston de rencontrer les parties intéressées le 7 avril, à Windsor.

À la date limite ainsi reportée, l'Office avait reçu 20 réponses à la demande de l'ETR, dont un long mémoire déposé par la WBA ce même jour. Dans sa réponse, la WBA a demandé à l'Office de commenter franchement les préoccupations exprimées par ses membres et son conseiller juridique. Le 20 mai, l'ETR a répondu au mémoire de la WBA en s'opposant à certains points soulevés par l'association.

Le 15 juin, l'Office a nommé M. Neil G. Thurston, en vertu de l'article 32 de la LNT 1987, comme enquêteur chargé de clarifier les positions des parties, de réunir les données pertinentes à la demande et de soumettre un

1.0 INTRODUCTION

1.1 Background

On February 10, 1988, the ETR applied to the Agency for exemption from the application of the interswitching rates published in the Regulations. The ETR made its application under subsection 152(4) of the NTA, 1987 which, in part, reads as follows:

> "The Agency may, with the approval of the Governor in Council, make regulations a) prescribing the terms and conditions subject to which the interswitching of traffic may occur; ..."

Because the Agency was of the opinion that not all parties potentially interested in the application had been given notice, it directed the ETR to issue public notice of its application in the March 3 and 4, 1988 issues of the Windsor daily newspaper. The closing date for responses to the Agency from interested parties was set as April 5, 1988. On that date, three parties including the Windsor Businessmen's Association (WBA) (an association of 15 shippers/receivers on the ETR's Line) requested extensions of time. Additionally, the WBA requested that an Agency representative meet with parties and the ETR to explain the rail freight provisions of the NTA, 1987 and the implications of the ETR's application on shippers. The Agency granted an extension of time for responses to May 9, 1988 and also directed Mr. N. Thurston to meet with parties on April 7 in Windsor, in response to the WBA's request for a briefing.

By the closing date of pleadings, the Agency had received 20 responses to the ETR's application. Included in these submissions was an extensive submission filed by the WBA on May 9. In its response, the WBA requested candid Agency comment on concerns raised by its membership and its legal counsel. On May 20, the ETR responded to the WBA's submission by taking exception to a number of points raised by the Association.

On June 15, the Agency appointed Mr. Neil G. Thurston to be an inquiry officer under section 32 of the NTA, 1987 to clarify positions of parties and to gather and report on facts relevant to the application prior to further Agency action.

rapport à ce sujet à l'Office avant que ce dernier n'adopte d'autres mesures.

1.2 Méthode de l'enquête

Fondamentalement, l'enquête a pour but de préparer un rapport qui permettrait à l'Office de bien dégager les questions pertinentes à la demande et de déterminer les conséquences de celle-ci pour les expéditeurs et les transporteurs.

Des questionnaires officiels distincts ont été préparés, à l'intention d'expéditeurs, de l'ETR et de transporteurs de ligne raccordés au réseau de cette dernière, et envoyés aux parties concernées.

Les questions posées à l'ETR visaient à obtenir de cette dernière la preuve à l'appui des déclarations qu'elle a formulées dans sa demande. Dès le départ, il incombait à l'ETR de présenter une preuve factuelle à l'appui de sa demande d'exemption.

Les questions posées aux expéditeurs et aux transporteurs de ligne visaient à obtenir la réaction de ces derniers à l'égard des déclarations formulées et des points soulevés dans la demande de l'ETR.

Entre le 22 juin et le 9 août 1988, des discussions ont eu lieu, lors de rencontres ou de conversations téléphoniques dans le cadre de l'enquête, avec 43 parties intéressées, dont sept compagnies de chemin de fer et 36 autres parties, y compris des expéditeurs, des exploitants de complexes ferroviaires, des exploitants d'installations de transbordement du bois d'œuvre, des associations d'expéditeurs et des organismes et services d'administrations municipales. Même si les parties n'ont pas toutes remis une réponse écrite officielle aux questions posées, le rapport tient compte des opinions et positions de celles qui ont décidé de ne pas répondre par écrit, mais qui ont quand même fait part de leurs commentaires au cours de rencontres ou de conversations téléphoniques.

1.3 Questions concernant la demande de l'ETR

Comme on peut le voir à la lecture des questions posées aux divers groupes intéressés, la demande soulève un certain nombre de points importants. Dans le reste du présent rapport, chacun de ces points sera examiné, dans la mesure

1.2 Inquiry Approach

Essentially, the inquiry's objective is to prepare a report to the Agency that would allow the Agency to see clearly the issues relevant to the application and to determine the implications of the application for shippers and carriers.

Formal sets of questions separately directed towards shippers, line-haul carriers connecting with the ETR and the ETR were prepared and sent to specific parties.

Questions directed towards the ETR were designed to draw out supporting evidence to statements made by the ETR in its application. Clearly, from the outset, the inquiry took the position that the onus was on the ETR to support its application for exemption with factual evidence.

Questions directed towards shippers and line-haul carriers sought respective reaction to the statements and issues raised by the ETR's application.

Between June 22 and August 9, 1988, the inquiry met with or telephoned 43 interested parties including 7 railway companies and 36 other parties including shippers, terminal operators, lumber transfer facility operators, shipper associations and government agencies and departments at the municipal level. Although the inquiry did not receive formal written responses to the questions from every party, the report does reflect the opinions and positions of those who chose not to respond in writing, but whose views were made known through the meetings or telephone calls.

1.3 Issues Relevant to the ETR's Application

As can be discerned from the questions directed towards the various interest groups, a number of significant issues have been raised by virtue of the application. The balance of this report will discuss each of these issues, where possible, from the

du possible, du point de vue de l'ETR, des transporteurs de liaison et des expéditeurs. Ces points sont les suivants :

i) Utilisation de fiches de répartition;
ii) Questions concernant le processus de négociation des prix;
iii) Questions concernant les expéditeurs captifs et la perte de trafic;
iv) Facteurs liés aux coûts;
v) Questions concernant le service;
vi) Répercussions de la demande;
vii) Questions liées au précédent.

Dans sa réponse au rapport provisoire, le CN a souligné que l'Office doit, en vertu des énoncés de politique prescrits à l'alinéa 3(1)*c)* de la LNT 1987, démontrer que la réglementation économique est nécessaire dans chaque cas sous étude. Le CN a dit qu'il n'est pas question de cette obligation dans le rapport provisoire.

Selon l'alinéa 3(1)*c)* de la LNT 1987, la politique nationale des transports a pour objectif, entre autres, que la réglementation économique des transporteurs se limite aux services et aux régions à propos desquels elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs, et de plus, sans pour autant restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs ou modes de transport.

Le Règlement est compatible avec la Politique de réglementation du gouvernement fédéral et avec le Code du citoyen, équité en matière de réglementation. Le Règlement vise à assurer le maintien de la concurrence intramodale pour les expéditeurs afin de répondre à leurs besoins dans ce domaine, tout en protégeant le plus possible la liberté de chacun des transporteurs.

Pour savoir si le Règlement aura pour effet de restreindre abusivement la compétitivité de l'ETR, il faut déterminer jusqu'à quel point l'ETR sera lésée en appliquant les prix d'interconnexion réglementaires.

ETR's perspective, the connecting carriers' perspective and the shippers' perspective. The issues which will be discussed are itemized in the following:

i) use of division sheet
ii) issues relevant to the rate negotiation process
iii) issue of captivity and diversion of traffic
iv) cost considerations
v) issues involving service
vi) impact of application
vii) precedent issues

In its response to the interim report, the Canadian National Railway Company (CN) commented that there is an obligation, by virtue of the policy statements in paragraph 3(1)*(c)* of the NTA, 1987, on the Agency to show that economic regulation is necessary in each specific case under study. CN stated that the interim report did not deal with this obligation.

Paragraph 3(1)*(c)* of the NTA, 1987 states, as one of the objectives of the National Transportation Policy, that economic regulation of carriers occur only in respect of services or regions where regulation is necessary to serve the needs of shippers and travellers. Further, that paragraph also states, as an objective, that such regulation not unfairly limit the competitive ability of the carrier in question.

The Regulations are consistent with the Federal Government's Regulatory Policy and the Citizen's Code of Regulatory Fairness. The Regulations are designed to ensure intramodal competition for shippers, thereby addressing their needs in this area, with a minimum of interference with individual carrier freedom.

The question of whether regulation will unfairly limit the competitive ability of the ETR is addressed by examining the issue of the extent to which the ETR will be harmed by adhering to regulated interswitching rates.

2.0 QUESTIONS CONCERNANT L'UTILISATION DE FICHES DE RÉPARTITION

2.1 Historique

Depuis le début des années 1900, la totalité des recettes de l'ETR proviennent d'une répartition du tarif de bout en bout avec les quatre transporteurs de ligne raccordés à son réseau. Les fiches de répartition uniformes entre l'ETR et tous les transporteurs de ligne raccordés à son réseau remontent au mois de septembre de l'année 1912. Les transporteurs ont alors conclu une entente établissant des quotes-parts en remplacement du prix d'interconnexion prescrit pour le trafic en provenance ou à destination d'un point situé à l'intérieur ou au-delà des limites d'interconnexion se trouvant sur les lignes de l'ETR. Les quotes-parts variaient en fonction des taux de la classification canadienne des marchandises, mais le prix s'élevait en moyenne à deux cents les cent livres. Malgré l'entente sur la répartition des recettes entre les transporteurs de ligne, l'ETR a conservé son statut de transporteur assurant des services d'interconnexion.

Depuis ce temps, le système de quotes-parts est demeuré le même pour tous les transporteurs de liaison. Les niveaux ont été négociés collectivement, à l'occasion, en fonction des exigences liées à la concurrence et aux recettes, et ont été publiés dans des fiches de répartition réservées à l'usage exclusif des transporteurs.

2.2 Situation actuelle

Depuis le 1er janvier 1988, les transporteurs de liaison ont négocié des quotes-parts séparément avec l'ETR en raison de l'adoption de la nouvelle LNT 1987, qui a entraîné l'élimination des dispositions traditionnelles de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, ch. R-2, concernant l'établissement collectif des prix. Comme l'ETR n'a pas publié de tarif d'interconnexion conformément au nouveau *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, en vigueur depuis le 1er janvier 1988, les transporteurs de liaison ont continué à appliquer les accords de répartition conclus avec l'ETR.

L'ETR n'a pas publié de tarif d'interconnexion puisqu'elle avait demandé une exemption, au début de 1988, et que sa demande traduisait la situation actuelle concernant l'utilisation des fiches de

2.0 ISSUES INVOLVING USE OF DIVISION SHEETS

2.1 History

The ETR has operated entirely on revenue derived from a division of the through-rate with its four connecting line-haul carriers since the early 1900's. Uniform division sheets between the ETR and all connecting line-haul carriers date back to September 1912. At that time, an agreement was reached between carriers establishing divisions in place of the prescribed interswitching charge for traffic originating or terminating within or beyond interswitching limits on the ETR's lines. The divisions varied by Class rating but averaged about 2 cents per hundred weight. Notwithstanding the line-haul division agreement for revenue, the ETR retained its status as a switching carrier.

From that time onward until this year, the divisions system for all connecting carriers has been the same. The levels have been collectively renegotiated on a periodic basis as competitive and revenue requirements demanded and have been published as division sheets for carrier use only.

2.2 Present Situation

Since January 1, 1988, the connecting carriers have negotiated divisions separately with the ETR, due to the removal of traditional collective rate-making provisions from the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, as a result of the new NTA, 1987. The connecting carriers have continued to use division arrangements with the ETR because the ETR has not published any interswitching tariff in accordance with the new *Railway Interswitching Regulations* effective January 1, 1988.

The ETR did not publish an interswitching tariff since it applied for exemption early in 1988 and since its application reflected the status quo regarding the use of rate sheets for division

répartition aux fins de l'établissement des quotes-parts, sauf dans le cas du trafic acheminé en vertu de contrats confidentiels.

3.0 QUESTIONS CONCERNANT LE PROCESSUS DE NÉGOCIATION DES TARIFS

3.1 Processus entre les expéditeurs et les transporteurs

Généralement, les expéditeurs font directement affaires avec le transporteur de liaison dont le parcours est le plus long lorsqu'ils cherchent à obtenir un tarif de bout en bout pour l'acheminement de leurs marchandises. À l'occasion, certains expéditeurs desservis par l'ETR ont commencé par approcher cette dernière pour amorcer les négociations. Néanmoins, c'est le transporteur de liaison dont le parcours est le plus long qui détermine le niveau à fixer pour que le prix soit concurrentiel sur le marché. Si ce prix est acceptable pour le transporteur sur le plan de la rentabilité, compte tenu de la quote-part habituelle versée à l'ETR, on cherche à obtenir de cette dernière l'approbation du tarif de bout en bout. Lorsqu'un troisième transporteur participe au transport, son approbation est également requise.

Si l'expéditeur désire obtenir un contrat de transport confidentiel, le processus de négociation est fondamentalement le même. À l'heure actuelle, l'ETR est partie à plusieurs contrats et a joué un rôle dans la négociation de ceux-ci par l'entremise du transporteur de liaison. Toutefois, ses recettes proviennent encore d'une répartition du tarif de bout en bout négocié entre elle-même et le transporteur de ligne qui est raccordé à son réseau et qui effectue le plus long parcours.

Lorsqu'un expéditeur cherche à tirer profit de la concurrence en négociant avec plusieurs transporteurs de ligne raccordés à l'ETR, cette dernière peut demander une quote-part différente de chacun. D'après l'ETR, cette différence entre les quotes-parts dépend principalement de l'efficience ou de la facilité des manœuvres et, en dernier ressort, du montant qu'il en coûte pour assurer l'interconnexion avec chacun des transporteurs de liaison. En d'autres termes, l'ETR aura tendance à exiger une quote-part plus élevée pour le trafic transféré à un lieu de correspondance relativement moins efficient.

purposes with the exception of traffic moving under confidential contracts.

3.0 ISSUES RELEVANT TO THE RATE NEGOTIATION PROCESS

3.1 Process Between Shippers and Carriers

Generally speaking, shippers deal directly with the connecting line-haul carrier which has the longest haul when seeking a through-rate for their traffic. On occasion, some shippers local to the ETR have approached the ETR initially to start the negotiation process. In any event, the longest haul connecting carrier determines the level of the rate that is required to be competitive in the market place. If this rate is acceptable to the carrier from a profitability perspective after allowing the ETR its normal division, concurrence on the through-rate is sought from the ETR. If a third carrier is involved in the traffic routing, its concurrence is similarly sought.

If the shipper is seeking a confidential contract for the movement of its traffic, the negotiation process is essentially the same. Presently, the ETR is party to several contracts and has played a role in the negotiation of these through the connecting carrier. The ETR's revenue, though, continues to result from a division of the through-rate negotiated between itself and the longest haul connecting carrier.

If a shipper is attempting to utilize competition through negotiating with two or more line-haul carriers connecting with the ETR, the ETR can require a different division from each. According to the ETR, the major factor influencing such different divisions is the efficiency or ease and ultimately, the cost of interchanging with each of the connecting carriers. In other words, the ETR would require a higher division on traffic being interchanged at a relatively less efficient interchange.

Plusieurs expéditeurs utilisant les services de l'ETR ont soulevé un certain nombre de problèmes liés à la négociation des prix dans le cas des contrats. Ces expéditeurs ont soutenu qu'ils ont été forcés de réexaminer leur propre situation sur le marché, dans certains cas, en raison de la position qu'a adoptée l'ETR au sujet des quotes-parts. D'après ces expéditeurs, l'ETR exige parfois la quote-part maximale, présumant que le transporteur de ligne pourra modifier son objectif de recettes de façon à respecter les exigences de l'expéditeur au sujet du prix. Si le transporteur de ligne ne peut pas ou ne souhaite pas faire cette modification, l'expéditeur a perdu un marché. Donc, l'ETR peut influer très directement sur l'offre d'un parcours donné. Selon ces expéditeurs, si l'ETR est tenue de se conformer au Règlement, ils seront mieux en mesure de connaître leurs frais de transport maximums et pourront élaborer leurs plans de marketing en conséquence. En outre, lorsque des contrats sont conclus, certains expéditeurs estiment que, comme l'ETR est un chemin de fer de manœuvre, elle ne devrait pas être considérée comme un transporteur de ligne lors des négociations de prix et ne devrait donc pas être partie aux contrats de transport de ligne. De l'avis de ces expéditeurs, les contrats devraient être conclus strictement entre l'expéditeur et les transporteurs de ligne participants. En outre, ajoutent les expéditeurs, comme l'ETR exige d'être partie aux contrats et qu'elle est en mesure de contrôler sa quote-part du tarif de bout en bout, elle peut exercer une grande influence sur les offres concurrentielles des transporteurs de ligne raccordés à son réseau.

Several of the ETR's shippers have raised a number of concerns, relevant to the rate negotiation process. These shippers have indicated that they have been forced to reconsider their own market positions, in some instances, by virtue of the ETR's position concerning rate divisions. According to these shippers, there are times when the ETR will insist on the maximum division assuming the line-haul carrier can readjust its revenue expectation to meet the shipper's rate requirement. When the line-haul carrier is unable or unwilling to make adjustments, shippers have lost a market. Accordingly, the ETR can influence very directly whether a particular routing will materialize. With the ETR adherence to the Regulations, these shippers contend that they would be in a better position to be aware of their maximum transportation costs and could set up their marketing plans accordingly. Additionally, where contracts are involved, some shippers feel that, since the ETR is a switching railroad, the ETR should not be considered as a line-haul carrier during rate negotiations and, therefore, should not become party to line-haul contracts. These shippers believe that contracts should remain strictly confidential between the shipper and the participating line-haul carriers. These shippers contend that by virtue of the ETR's stated requirement to become party to contracts and by its ability to control its division of the line-haul through-rate, the ETR would be in a key position to influence the competitive bids from the connecting line-haul carriers.

Au cours des conversations tenues avec les parties intéressées, des représentants de certaines entreprises spécialisées dans le transbordement du bois d'œuvre ont dit craindre que l'ETR soit considérée comme un concurrent direct des autres entreprises similaires se trouvant en bordure de sa ligne, en raison de la participation qu'elle détient dans Morterm Limited, terminal multimodal. Selon eux, si l'ETR participe aux contrats confidentiels concernant les envois expédiés aux divers établissements de transbordement, elle possédera tous les renseignements concernant le trafic ferroviaire acheminé en provenance et à destination de ces établissements, ce qui créera un sentiment d'inquiétude chez ces entreprises.

During the course of discussion with interested parties, some of the lumber transfer facilities expressed the concern that by virtue of its corporate interest in Morterm Limited, a multi-modal terminal facility, the ETR could be considered a direct competitor to the other transfer facilities on the line. Their concern is that if the ETR becomes involved in confidential contracts involving shipments to the various transfer facilities, a feeling of uneasiness among the transfer facilities would be created since the ETR would be privy to all information regarding rail traffic to and from these transfer facilities.

À ce sujet, même si l'ETR doit respecter les prix fixés dans le Règlement, elle pourra exiger le montant maximal applicable dans chaque zone pour ses services d'interconnexion. En conséquence, malgré le Règlement, l'ETR pourra établir une distinction de prix entre les établissements de transbordement du bois d'œuvre et les terminaux. Cette différence pourra avoir pour effet d'abaisser les tarifs de bout en bout du transport de ligne et de transférer l'acheminement du trafic d'un terminal à l'autre, selon que le transporteur de ligne raccordé au réseau de l'ETR décidera ou non de maintenir le tarif de bout en bout initial et d'« empocher » lui-même le montant de cette baisse plutôt que de permettre à l'expéditeur d'en bénéficier.

En outre, il se pourrait que la voie ferrée de Morterm ne soit pas considérée comme une voie d'évitement au sens du Règlement, et, donc, l'ETR doit pouvoir fixer à son gré le montant à exiger de Morterm pour ses services d'interconnexion. Toutefois, il est peu probable que cette dernière exigerait des transporteurs de liaison des prix excessifs pour l'acheminement du trafic au terminal de Morterm. En effet, les pressions exercées par les autres entreprises de transbordement desservies par l'ETR permettraient l'interconnexion à des prix ne dépassant pas les montants maximums prescrits par le Règlement.

3.2 Répercussions sur la concurrence

Point de vue de l'ETR

Dans sa demande, l'ETR a soutenu que, si elle doit appliquer le Règlement, il ne sera pas tenu compte des facteurs de la concurrence lors des négociations des quotes-parts avec les transporteurs de liaison et la concurrence entre les transporteurs de ligne ne sera pas renforcée.

En réponse aux questions posées durant l'enquête, l'ETR a commenté comme suit la première partie de cette allégation. Dans les négociations usuelles sur la répartition du tarif, il est tenu compte du volume, du risque, du matériel nécessaire, de l'utilisation des voies (emmagasinage excessif des wagons), de la longueur du parcours et d'autres facteurs liés au commerce et à la concurrence. Le Règlement est simpliste et ne tient pas compte des forces du marché, puisqu'il est fondé uniquement sur la distance à parcourir depuis

In this regard, even if the ETR is required to adhere to the schedule of rates as set out in the Regulations, the ETR would have the flexibility to charge up to the applicable maximum within each zone for its switching services. Therefore, the ETR could differentiate among the lumber transfer and terminal facilities in terms of charges for interswitching even under regulation. Whether this differentiation would lower line-haul through-rates and shift traffic patterns from one terminal facility to the other ultimately would depend upon whether the connecting line-haul carrier would pass the amount of the ETR's reduction from the maximum on to the shipper or whether it would maintain the original through-rate and "pocket" the amount of the ETR's reduction.

In addition, it may be that trackage at Morterm would not be considered a "siding" within the meaning of the Regulations and, therefore, that the ETR must be free to charge what it wished for switching services to Morterm. However, it would seem highly unlikely that the ETR would charge the connecting carriers excessive rates to have shippers' traffic terminate at Morterm. This is due to the competitive pressures from the other transfer facilities located on the ETR, wherein traffic would be switched at rates no higher than the allowable maximums under regulation.

3.2 Impact on Competition

The ETR's Perspective

The ETR, in its application, stated that adherence to the Regulations will disregard competitive factors considered in rate division negotiations between the ETR and connecting carriers and that competition among line-haul carriers will not be heightened.

In response to the inquiry, the ETR expanded further on the first part of its statement with the following argument. Traditional rate division negotiations considered such factors as volume, risk, equipment required, track utilization (excessive car storage), long haul versus short haul and other competitive and commercial considerations. The Agency's Interswitching Regulations are simplistic and oblivious to market forces as they are based solely on the distance from the interchange and the block size of cars being handled. The Regulations

le lieu de correspondance et sur le nombre de wagons faisant l'objet de l'interconnexion. Le Règlement aura pour effet d'inciter l'ETR à transférer les wagons sans tenir compte du contenu, du poids ou de la nécessité de les déplacer rapidement ou de façon spéciale. Le prix et le traitement seraient les mêmes pour tous les wagons.

Pour ce qui est de la deuxième partie de son allégation, l'ETR estime que, comme le Règlement est très strict, le prix serait le même pour tous les transporteurs, et aucune prime ou récompense ne serait attribuée à l'exploitant efficace et bien organisé d'un lieu de correspondance pour les fonds qu'il aurait injectés. En conséquence, le service comme facteur de la concurrence ne serait pas amélioré.

Point de vue des transporteurs de liaison

Trois des quatre transporteurs de liaison admettent que le Règlement ne permettra pas de tenir compte des facteurs de concurrence lors des négociations avec l'ETR, ni de renforcer la concurrence. L'autre transporteur, le CP, reconnaît qu'en vertu du Règlement, l'ETR pourrait fixer ses prix d'interconnexion à différents niveaux pour tenir compte des divers facteurs de concurrence ayant des répercussions sur le trafic ferroviaire, sous réserve des prix maximums prescrits pour chaque zone. Toutefois, admet le CP, l'influence que l'ETR pourrait exercer sur la concurrence entre les transporteurs de ligne et sur le réseau ferroviaire serait réduite, car l'écart entre les prix possibles d'après le Règlement serait moins grand que l'écart entre les quotes-parts négociées.

Tous les transporteurs de liaison ont exprimé la crainte que l'application du Règlement ne compromette la viabilité financière de l'ETR ou la capacité pour le réseau ferroviaire de demeurer concurrentiel par rapport aux autres modes de transport, et ne réduise les possibilités des expéditeurs sur le marché.

Point de vue des expéditeurs

À l'exception d'un expéditeur desservi par l'ETR, tous les autres expéditeurs sont clairement d'avis qu'il y a une grande concurrence entre les transporteurs de ligne raccordés au réseau de l'ETR. Ces expéditeurs ont donné des exemples de cas où la concurrence entre la CSX et Norfolk

will have the effect of encouraging the ETR to handle cars without regard to contents, weight or the need for special or expeditious handling. All cars would earn the same and all cars would be treated the same.

With respect to its contention that competition will not be heightened among line-haul carriers, the ETR is of the opinion that, under inflexible interswitching regulations, all carriers would be charged the same and no premium or reward would be accorded to the capital invested by an efficient and well organized operator of an interchange. Therefore, service as an element of competition would not be heightened.

Connecting Carriers' Perspective

Three of the four connecting carriers agree with the ETR that competitive factors will be disregarded when negotiating with the ETR under regulation and that competition will not be heightened. The other carrier, CP, recognized that under regulated interswitching, the ETR would have the flexibility to set its interswitching rates at various levels to reflect the various competitive factors impacting on the rail movement, subject to the maximum rates prescribed for each zone. However, CP noted that the ability of the ETR to be a factor in the overall competitiveness of the line-haul carriers and the rail system would be reduced because the range of possible charges under regulation would be narrower than the range of negotiated divisions.

All connecting carriers expressed the concern that adherence to the Regulations may detrimentally affect the financial viability of the ETR or the ability of the rail system to provide a competitive option to other transportation modes and reduce shippers' market options.

Shippers' Perspective

With the exception of one shipper located on the ETR, all other shippers clearly felt there was extensive competition for their traffic among the line-haul carriers connecting to the ETR. These shippers cited examples where rail competition between the CSX and Norfolk Southern was intense

Southern est très forte pour le trafic ferroviaire en provenance et à destination des États-Unis, et on peut en dire autant de la concurrence entre le CN et le CP pour les envois destinés à l'intérieur du Canada.

Plusieurs expéditeurs se trouvant en bordure de la ligne de l'ETR sont d'avis que, si les prix d'interconnexion prévus au Règlement s'appliquent, la quote-part de l'ETR à l'égard du tarif de bout en bout applicable à leur trafic baissera considérablement. En outre, ces expéditeurs ajoutent que la baisse sera suffisamment importante pour inciter les transporteurs de liaison à réexaminer le niveau du tarif de bout en bout. Estimant que l'acheminement de leur trafic fait l'objet d'une concurrence assez forte entre les transporteurs de liaison participants, ces expéditeurs pensent que les tarifs de bout en bout diminueront jusqu'à un certain point en fonction de la baisse de la quote-part de l'ETR.

Point de vue de l'enquêteur

De toute évidence, les prix prescrits dans le Règlement sont les prix maximums pouvant être exigés pour le service d'interconnexion. Les transporteurs ne sont pas tenus d'exiger le prix maximum chaque fois que des services d'interconnexion sont assurés. En conséquence, ils peuvent fixer un prix qui tient compte des facteurs de la concurrence ayant des répercussions sur le trafic ferroviaire.

L'ETR soutient que les prix d'interconnexion de l'Office sont fondés seulement sur la distance à parcourir depuis le lieu de correspondance, ce qui est faux. L'Office a analysé en profondeur les coûts d'interconnexion du CN et du CP avant d'adopter le Règlement. Il a, par la suite, fixé des prix fondés sur les frais fixes élevés de la zone 1, qui tenaient compte des coûts des éléments liés à toutes les caractéristiques de l'interconnexion, y compris le transfert des wagons de la voie au triage, les activités poursuivies dans le triage et l'acheminement du trafic du triage aux installations de l'expéditeur situées dans les zones 1 à 4. Ces derniers coûts seraient reliés à la distance.

De plus, l'ETR soutient qu'aucune prime ou récompense ne serait accordée pour un service d'interconnexion efficace. L'ETR aurait tout

for shipments to and from the U.S. while the same was true between CN and CP on shipments destined within Canada.

Several shippers located on the ETR believe that with the application of the regulated interswitching rates, a significant reduction in the ETR's portion of the through-rate on their traffic will occur. Further, these shippers contend that the reduction is significant enough to cause the connecting carriers to reconsider the level of the through-rate. Because these shippers perceive fairly intense competition for their traffic among the participating connecting carriers, they believe that through-rates will decrease by some proportion of the ETR's reduction.

Inquiry Perspective

Clearly, the rates provided in the Regulations are set as maximum rates for providing interswitching service. Carriers are not obliged to charge the maximum every time switching services are performed. Therefore, there is room within the rates for carriers to set a rate level that would reflect the competitive factors impacting on the rail movement.

The ETR contends that the Agency's interswitching rates are based solely on the distance from the interchange. This is not correct. An extensive analysis of interswitching costs for CN and CP was undertaken by the Agency prior to the establishment of the Regulations. This resulted in the development of rates based on extensive core costs in zone 1 which reflected the costing of the elements related to all the characteristics of interswitching including pulling from the interchange track to the classification yard, actual activity undertaken at the interchange yard and then the costs of delivering traffic from the interchange yard to shipper facilities located in zones 1 to 4. These latter costs would be distance related.

Further, the ETR contends that no premium or reward would be accorded for efficient interchanging. It would seem to be in the interest

intérêt, semble-t-il, à devenir encore plus efficace lorsqu'elle assure l'interconnexion avec les autres transporteurs de ligne. Les prix d'interconnexion sont fondés sur les coûts du CN et du CP, et non sur ceux de l'ETR. Cette dernière doit donc abaisser davantage ses coûts, si elle doit se conformer aux prix prescrits par le Règlement, et accroître par le fait même sa propre rentabilité ainsi que les volumes de trafic qu'elle achemine.

Le vrai problème réside dans la question de savoir si l'ETR peut exploiter son entreprise à un niveau de rentabilité acceptable, compte tenu du Règlement. En d'autres mots, à combien s'élèvent les frais d'exploitation de l'ETR, comparativement aux prix d'interconnexion, et quelles seront les répercussions de l'application de ces prix sur les recettes de la société ? Ces questions sont examinées plus loin dans le présent rapport.

3.3 Préférence à l'endroit du mécanisme de répartition traditionnel

Point de vue de l'ETR

Dans sa demande, l'ETR soutient que la majorité des expéditeurs appuient la méthode d'établissement des prix qu'elle a toujours appliquée, c'est-à-dire la méthode de la répartition du tarif avec les transporteurs de liaison. Un montant plus élevé peut être exigé pour les produits qui peuvent le supporter en raison de leur valeur plus élevée, de leur poids et de la qualité du service requis à leur égard. Dans le cas des marchandises appartenant à une classification inférieure, les prix et les quotes-parts font l'objet de négociations et sont fixés à des niveaux plus bas. L'ETR fait valoir que les expéditeurs préfèrent cette méthode orientée vers le marché pour déterminer les prix.

Point de vue des transporteurs de liaison

Tous les transporteurs de liaison sont d'avis que la méthode des quotes-parts négociées a permis d'offrir un service de transport ferroviaire concurrentiel pour les expéditeurs situés en bordure de la ligne de l'ETR au cours des sept ou huit dernières décennies. La plupart des transporteurs de liaison préféreraient faire affaires avec l'ETR dans le cadre d'une entente négociée sur la répartition du tarif. Toutefois, un transporteur a déclaré qu'il serait avantageux au départ de forcer l'ETR à se conformer au Règlement, car les frais

of the ETR to become even more efficient when connecting with the other line-haul carriers. The interswitching rates are based on CN and CP costs and not on the ETR's. The incentive for the ETR, then, is to become even more cost efficient if it is required to adhere to regulated rates and thus improve its own profitability and increase traffic volumes.

What is really at issue here is whether the ETR can operate at an acceptable level of profitability within the Regulations. In other words, how do the ETR's costs of operation compare to the level of the interswitching rates and what impact will adherence to the interswitching rates have on the ETR's revenue. These issues will be discussed later in this report.

3.3 Question of Preference for Traditional Division Mechanism

The ETR's Perspective

In its application, the ETR states that the majority of shippers support the ETR's traditional method of rate determination through divisions with connecting carriers. Products which are able to bear a greater division because of higher value, weight, quality of service required, do so. Lower rated commodities are subject to lower divisions and rates after negotiations. The ETR contends that shippers prefer this market oriented determination of rates.

Connecting Carriers' Perspective

All connecting carriers suggested that the use of negotiated divisions has worked satisfactorily in providing competitive rail service for shippers located on the ETR for the past 7 or 8 decades. For the most part, the connecting carriers would prefer to deal with the ETR through a negotiated divisional arrangement. However, one carrier stated that, initially, there would be some advantage to having the ETR adhere to the Regulations since the ETR's maximum charge would be known. It would be easier for the connecting carrier, then, to set its

maximums de cette dernière seraient alors connus. Il serait ensuite plus facile pour le transporteur de liaison de fixer le prix qu'il exigerait de l'expéditeur. Cependant, ce même transporteur a ajouté que l'application du Règlement pourrait compromettre la viabilité financière de l'ETR et, par le fait même, sa capacité d'assurer un niveau de service qui serait satisfaisant pour les expéditeurs et les transporteurs de liaison.

Point de vue des expéditeurs

La majorité des expéditeurs qui ont répondu à l'allégation de l'ETR, au sujet de l'appui et de la préférence à l'endroit du mécanisme traditionnel d'établissement des prix entre cette dernière et les transporteurs de liaison, se sont dits en désaccord avec cette déclaration. D'après ces expéditeurs, la méthode traditionnelle ne peut se comparer à la façon dont les prix du fret sont fixés aujourd'hui. Les expéditeurs estiment que des facteurs autres que la valeur de la marchandise, comme le niveau de la concurrence entre les transporteurs, les frais liés à la prestation du niveau de service exigé par l'expéditeur et la valeur du service offert à ce dernier représentent des éléments plus significatifs et plus appropriés pour l'établissement des prix. Ils ajoutent que les frais engagés par le transporteur pour acheminer par rail différentes marchandises ayant le même poids à l'aide de matériel similaire devraient être les mêmes. Pour ces expéditeurs, il serait tout à fait inacceptable qu'une catégorie de trafic soit « subventionnée » par une autre.

Dans leur réponse au rapport provisoire, certains expéditeurs déclarent avoir peine à croire que tous les transporteurs de liaison préféreraient faire affaires avec l'ETR sur une base de négociation du prix. D'après les renseignements qu'ils possèdent et l'expérience qu'ils ont vécue avec les transporteurs de liaison, il semblerait que ce soit le contraire.

Point de vue de l'enquêteur

Dans sa réponse au rapport provisoire, l'ETR se demande jusqu'à quel point il est exact de dire que la majorité des expéditeurs n'appuient pas le mécanisme traditionnel de détermination des prix. Elle soutient, au contraire, qu'elle bénéficie de l'appui écrit des expéditeurs qui fournissent 50 p. 100 du trafic acheminé sur ses lignes.

price to the shipper. However, this one connecting carrier qualified its statement by raising its concern that adherence to the Regulations may negatively affect the financial viability of the ETR and correspondingly, affect its ability to provide a level of service that would be satisfactory to shippers and connecting carriers.

Shippers' Perspective

The majority of shippers which responded to the ETR's allegation concerning support and preference for the traditional divisional rate determination mechanism between the ETR and line-haul carriers took strong exception to the statement. These shippers contend that the traditional method, as stated, bears little relationship to the way in which freight pricing is realistically set today. Shippers believe that factors other than the value of the commodity such as the level of transport competition, the costs of providing the level of service required by the shipper and the value of the service to the shipper provide more meaningful and appropriate market mechanisms for determining prices. These shippers were of the opinion that the costs to the carrier to transport by rail different commodities having similar total weights in similar equipment should be the same. Therefore, shippers are of the opinion that to have one kind of traffic subsidizing another kind of traffic would be totally unacceptable.

In their response to the interim report, some shippers indicated that it was difficult to believe that all connecting carriers would prefer to deal with the ETR on a negotiated division basis. These shippers contend that their information and experiences with the connecting carriers indicated an opposite preference.

Inquiry Perspective

The ETR, in its response to the interim report, questioned whether the report's statement that the majority of shippers did not support and prefer the traditional rate determination mechanism was accurate. The ETR contends that it has the written support of shippers which generate 50 per cent of the ETR's traffic.

Il y a lieu de se demander si ces expéditeurs appuient vraiment l'ETR. En effet, la plupart d'entre eux craignent que, comme l'a déclaré l'ETR, le niveau de service baisse si celle-ci est tenue de se conformer au Règlement. Avant de se demander si le niveau de service sera inférieur, il faut savoir si l'application du Règlement aura des répercussions importantes sur les recettes de l'ETR. Cette question est examinée plus loin dans le présent rapport.

En outre, dans sa réponse au rapport provisoire, l'ETR déclare que si un service doit être assuré et que la rémunération s'y rapportant est restreinte par le Règlement, qui ne tient pas compte de la valeur de la marchandise expédiée, la responsabilité relative aux pertes ou aux dommages devrait également être restreinte.

La question de la responsabilité concernant l'interconnexion des marchandises a été soulevée et a fait l'objet de discussions entre les expéditeurs, les transporteurs et des représentants de l'Office lors de réunions qui ont mené à l'établissement des prix d'interconnexion de 1988 et 1989. Lors de ces discussions, il a été question de la nécessité d'apporter des modifications ou des ajouts au Règlement afin de tenir compte des frais supplémentaires de manutention pouvant exister pour certaines catégories de trafic, comme les marchandises dangereuses, les wagons surdimensionnés, etc. Toutes les parties ont convenu de reporter l'adoption de mesures supplémentaires à ce sujet jusqu'à ce qu'il soit possible d'obtenir des transporteurs ferroviaires des renseignements précis sur les coûts. Toutefois, il a également été convenu que toute partie pourrait soumettre à l'Office un problème précis concernant cet aspect.

4.0 QUESTIONS CONCERNANT LES EXPÉDITEURS CAPTIFS ET LA PERTE DE TRAFIC

4.1 Expéditeurs captifs et perte de trafic

Point de vue de l'ETR

L'ETR allègue qu'elle fait affaires dans une région hautement industrialisée et fait concurrence aux transporteurs maritimes et aux grandes entreprises de camionnage internationales.

Whether these shippers clearly support the ETR's position is questionable. The majority of these shippers are concerned about the ETR's statements that service will suffer if the ETR is required to adhere to the Regulations and these shippers do not want to see lower service levels. Before questioning whether service will suffer, one must determine whether adherence to the Regulations will have a significant impact on the ETR's revenues. This latter issue will be discussed in a later section of this report.

Additionally, in its response to the interim report, the ETR posed the question that if a service is to be provided and the reward limited by the Regulations which do not recognize the value of the commodity shipped, then should the liability for loss or damage be limited also.

The issue of liability as it relates to the interswitching of traffic has been raised and discussed between shippers, carriers and the Agency at meetings leading up to the development of both the 1988 and 1989 interswitching rates. The issue has been discussed in relation to the need for changes or additions to the Regulations to allow for additional costs of handling which may exist for certain types of traffic such as dangerous commodities, oversize cars, etc. It has been agreed by all parties to defer any action in this area until accurate cost information becomes available from the rail carriers. However, it was also agreed that such an approach would not preclude any party from coming forth to the Agency, independently, with a particular problem regarding matters in this area.

4.0 ISSUE OF CAPTIVITY AND DIVERSION OF TRAFFIC

4.1 Captivity and Diversion of Traffic

The ETR's Perspective

The ETR has stated that the railway operates in a highly industrialized area in competition with salt and fresh water freighters and large international trucking companies.

L'ETR ajoute que l'application des prix d'interconnexion maximums incitera les expéditeurs de marchandises dont le taux de classification est peu élevé à se tourner du côté du transport par camion. Dans sa réponse aux questions qui lui ont été posées à ce sujet, l'ETR a fait allusion aux produits agricoles, dont le blé, le maïs et les fèves soya en provenance du sud-ouest de l'Ontario, qui seraient les principales marchandises touchées.

Point de vue des transporteurs de liaison

En général, les transporteurs de liaison s'entendent pour dire que, jusqu'à un certain point, toutes les marchandises dont l'ETR et eux-mêmes assurent le transport sont assujetties à la concurrence des autres modes de transport. Toutefois, tous ont ajouté que si, à la suite de l'application des prix d'interconnexion maximums, l'ETR augmente sa part du prix pour les marchandises dont le taux de classification est peu élevé, ils évalueront la situation pour déterminer s'ils peuvent absorber l'augmentation de l'ETR dans leur partie du tarif de bout en bout. S'ils ne peuvent absorber cette augmentation et si la marchandise ne peut supporter un prix plus élevé pour le transport par rail, ils se tourneront peut-être du côté d'un autre mode de transport.

Bien que les transporteurs n'aient pas fourni de statistiques pertinentes sur les marchandises et sur l'importance du trafic susceptible d'être visé par ce changement, ils ont fait valoir que les marchandises dont la rentabilité n'est que marginale, compte tenu de l'actuel système ferroviaire, pourraient être touchées.

Toutefois, de l'avis du CP, c'est l'augmentation du poids et des dimensions des véhicules aux fins du camionnage interprovincial, bien plus que l'imposition de prix d'interconnexion maximums, qui pourrait entraîner une baisse du trafic acheminé par l'ETR au profit du camionnage.

Point de vue des expéditeurs

La plupart des expéditeurs dont le point d'origine ou de destination du trafic se trouve actuellement sur la ligne de l'ETR sont catégoriques : les marchandises qu'ils produisent et font acheminer sur la ligne de l'ETR peuvent être transportées uniquement par rail. En raison de

The ETR states further that the application of maximum interswitching rates will encourage diversion of low rated commodities to truck. In its response to questions concerning diversion, the ETR referenced agricultural commodities including wheat and corn and soya beans from southwestern Ontario which would be the principal commodities affected.

Connecting Carriers' Perspective

Generally speaking, all the connecting carriers suggested that, to a degree, all commodities handled by the ETR and themselves are susceptible to competition from other modes. All carriers did, however, state that if the ETR increased its share of the rate on low rated commodities as a result of the application of the maximum interswitching rates, they would evaluate the situation to determine whether they could absorb the ETR's increase in their portion of the through-rate. If they could not absorb the ETR's increase and if the commodity could not withstand a higher rail rate, the traffic, then, may divert to another mode.

Although the carriers did not provide relevant statistics on the precise commodities and significance of the traffic which has the potential to divert, they did suggest that traffic which is presently only marginally profitable to the rail system would be susceptible.

It was CP's opinion, however, that increases in vehicle weights and dimensions for interprovincial trucking would have a far greater significance for diversion of the ETR traffic to truck than the imposition of maximum interswitching rates.

Shippers' Perspective

Most shippers who presently originate traffic or who have their traffic terminated on the ETR clearly feel that the commodities they produce and move over the ETR are captive to rail. These shippers contend that their traffic is captive to rail since such factors as distance to market, volume of

facteurs comme l'éloignement du marché, le volume de trafic, les exigences particulières du marché et la préférence des clients à l'endroit du transport ferroviaire, il est peu rentable, sinon impossible, sur le plan économique, d'utiliser d'autres modes de transport comme le camionnage.

Les quelques expéditeurs qui peuvent se prévaloir de la concurrence entre les modes de transport estiment qu'ils dépendent exclusivement de l'ETR lorsqu'un client demande l'expédition de marchandises par rail.

Point de vue de l'enquêteur

Une analyse des envois en wagon complet fournie par l'ETR, ainsi que des commentaires des expéditeurs au sujet de la dépendance, indiquent que près de 87 p. 100 des envois en wagon complet de l'ETR en 1987 semblent être captifs du transport ferroviaire en raison, surtout, du volume, de la distance par rapport aux marchés et de la préférence des expéditeurs, compte tenu du montant qu'il en coûterait pour convertir les installations de chargement de façon à les rendre compatibles avec les camions. Environ 12,5 p. 100 des envois en wagon complet de l'ETR peuvent être considérés comme étant concurrentiels par rapport au transport par camion et pourraient même être acheminés par ce mode. Cependant, une partie de ces envois seraient probablement encore acheminés par rail, en raison de la préférence de la clientèle malgré tout changement de prix. Le reste, soit 0,5 p. 100, représente une quantité négligeable.

Une analyse des répercussions qu'aurait cette perte de trafic au profit d'autres modes de transport sur les recettes de l'ETR, à la suite de l'application des prix d'interconnexion maximums, est présentée plus loin dans le présent rapport.

5.0 FACTEURS LIÉS AUX COÛTS

5.1 Point de vue de l'ETR

Dans sa demande, l'ETR cite l'ancien article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui prévoit que tous les prix de transport doivent être compensatoires. Elle soutient que l'absence de recettes provenant du transport de ligne l'empêche de tirer des revenus suffisants de ses services d'interconnexion réglementés. En outre, souligne-t-elle, les petites sociétés ferroviaires œuvrant dans des milieux

traffic, particular market demands and customer preference for rail make it economically unfavourable or impossible to utilize other modes such as truck.

Those few shippers who can utilize modal competition feel that they are captive to the ETR when a customer requests traffic to be shipped by rail.

Inquiry Perspective

An analysis of rail carloadings provided by the ETR in conjunction with shipper comments concerning captivity indicates that almost 87 per cent of the ETR's total 1987 carloads seem to be captive to rail primarily due to volume, distance to markets and shipper preference to use rail today due to the expense of converting loading facilities to be compatible to trucks. About 12.5 per cent of the ETR's carloads could be considered truck competitive and possibly susceptible to diversion. However, some portion of these carloads would still likely move by rail due to customer preference in spite of any rate change. The remaining 0.5 per cent is unaccountable.

An analysis of the impact on the ETR's revenues of this potential diversion of traffic to other modes resulting from the application of the maximum interswitching rates is presented later in this report.

5.0 COST CONSIDERATIONS

5.1 The ETR's Perspective

In its application, the ETR refers to the former section 276 of the *Railway Act*. The ETR states that section 276 provides that all rates be compensatory. The ETR further submits that the lack of line-haul revenue denies it adequate revenue through regulated interswitching. Further, the ETR adds that small railroads operating in urban environments are burdened with the costs of

urbains doivent absorber le coût de la concurrence entre les transporteurs routiers et les transporteurs ferroviaires, les frais de protection et d'entretien des passages à niveau, le coût de la réglementation de la vitesse des trains et le coût d'utilisation de trains plus courts. Le plafonnement des recettes imposé par le Règlement ne fera que rétrécir davantage l'écart entre les coûts et une exploitation rentable.

Une des questions de l'enquête était de savoir si l'ETR soutient que les prix d'interconnexion ne sont pas compensatoires pour son entreprise.

Dans sa réponse, l'ETR a déclaré que certaines applications des prix d'interconnexion ne seraient pas compensatoires. Cela se produirait dans les cas où il serait nécessaire de séparer les wagons et de placer des wagons individuels en raison de la nature des installations de chargement de l'expéditeur, du genre de marchandises transportées ou du fait que la voie de l'expéditeur n'est pas suffisamment longue. D'autre part, dans le cas d'un simple transfert direct d'un lieu de correspondance à une voie d'évitement d'un expéditeur, les prix demeureraient compensatoires.

En réponse à la question de savoir ce que l'ETR entend par revenus d'interconnexion suffisants, cette dernière a dit ce qui suit.

L'ETR demande un niveau de tarif qui tiendrait compte du fait que certains wagons sont déplacés cinq fois par des équipes de train avant d'être placés pour le chargement, que le personnel doit souvent travailler en surtemps pour aller chercher les wagons requis aux lieux de correspondance et les placer lorsqu'il y a des retards de la part du transporteur de liaison, que les wagons sont longtemps immobilisés sur ses voies et qu'il est souvent nécessaire d'utiliser un wagon se trouvant au milieu d'une longue voie.

Point de vue de l'enquêteur

L'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* a été abrogé et remplacé par l'article 112 de la LNT 1987. Selon ce nouvel article, tous les prix de transport ferroviaire doivent être compensatoires c'est-à-dire qu'ils doivent, à tout le moins, couvrir les frais variables du transport de marchandises.

road/rail conflicts, crossing protection and maintenance, train speed regulation and shorter trains. The limitation of revenues imposed by regulation will further narrow the margin between costs and profitable operation.

The inquiry posed the question as to whether the ETR contends that the interswitching rates are non-compensatory to its operation.

In its reply, the ETR stated that some applications of the interswitching rates would be non-compensatory. Factors which would cause this to occur would be when separation and a placement of individual cars are required due to the nature of the shipper's loading facility, type of commodity or insufficient shipper trackage. On the other hand, a simple direct move from an interchange to a shipper siding would be compensatory.

In answer to the question as to what the ETR requires in terms of an adequate interswitching revenue, the ETR responded with the following.

The ETR requires a level of compensation which recognizes that some cars are handled as many as five times by train crews before being placed for loading; that crew overtime is often required in order to secure the required cars from the interchanges for placement when delays on the part of the connecting line occur; and that cars are stored for long periods on its trackage and then one car in the middle of a long track requested.

Inquiry Perspective

Section 276 of the *Railway Act* was repealed and replaced with section 112 of the NTA, 1987. Section 112 refers to the fact that all rail rates must be compensatory or in other words must, at least, cover the variable costs of moving the traffic.

Les prix d'interconnexion fixés par l'Office et prescrits par le Règlement traduisent les coûts moyens des services d'interconnexion pour le CN et le CP à toutes leurs installations d'interconnexion du Canada ainsi qu'une petite contribution pour tenir compte des frais fixes. Les prix traduisent donc les coûts des services d'interconnexion tant pour les manœuvres nombreuses et complexes que pour les manœuvres restreintes et relativement simples, tant pour le triage en palier que pour le triage à butte et même pour les activités qui ont lieu dans les milieux urbains et les encombrements qui les caractérisent. Les prix tiennent compte du temps requis pour les manœuvres d'interconnexion ainsi que des exigences bien spéciales de ces activités à ces endroits-là.

The interswitching rates developed by the Agency and set out in the Regulations reflect the average costs of providing interswitching services by CN and CP at all their yard switching operations across Canada plus a small contribution to fixed costs. The rates, therefore, reflect the costs of providing switching operations where large, complex operations are involved as well as where small, relatively simple activity occurs; where flat switching and hump yard operations occur; and where operations must interface with urban environment and congestion. The rates reflect the time involved in switching as well as all the unique requirements of switching operations at these locations.

L'Office modifiera chaque année le niveau des prix d'interconnexion pour tenir compte des changements de coûts survenus pendant l'année. En outre, lorsque les expéditeurs ou les transporteurs auront des préoccupations concernant les aspects techniques ou les politiques de l'interconnexion, l'Office étudiera les questions qui lui seront soumises.

On an annual basis, the Agency will adjust the level of the interswitching rates to reflect particular cost changes incurred during the year. Additionally, where shippers or carriers have particular concerns about technical or policy oriented issues regarding interswitching, the Agency is prepared to deal with such issues as they are brought forward.

En vertu de l'article 325 de la *Loi sur les chemins de fer*, l'ETR doit déposer auprès de l'Office un rapport annuel en y indiquant ses sources de recettes et ses frais d'exploitation.

Under section 325 of the *Railway Act*, the ETR is required to file an annual report with the Agency setting out its sources of revenue and itemizing its costs of operations.

Une analyse du total des frais de l'ETR, y compris les salaires et les avantages accordés aux équipes de train et à la direction, les frais d'entretien des voies et des routes, le coût du carburant, les manœuvres de triage, les sinistres et les réclamations, les primes d'assurance, les taxes et les dividendes indique que, pour chaque wagon faisant l'objet de manœuvres, les frais totaux d'exploitation de l'ETR sont bien en deçà du prix d'interconnexion de la zone 1. En outre, près de 90 p. 100 des 18 grands clients de l'ETR sont répartis entre les limites d'interconnexion des zones 2, 3 et 4 du CN et du CP.

An analysis of the ETR's total expenses including wages and benefits for train crews and management, expenses for track and road way maintenance, fuel, yard operations, casualties and claims, insurance and taxes and dividends indicates that on a per car-handled basis, the ETR's total costs of operations are well within the zone 1 interswitching rate. Further, nearly 90 per cent of the ETR's 18 major customers are distributed through the zone 2, 3 and 4 interswitching limits of CN and CP.

Une comparaison des ratios de rentabilité, comme le rendement de l'avoir des actionnaires ou le rendement des recettes brutes, indique que les ratios de l'ETR sont supérieurs à ceux des sociétés ferroviaires privées comme le CP.

Comparing any profitability ratios such as return on shareholders' equity or return on gross revenue, the ETR's ratios exceed other privately run railways such as CP.

L'ETR demande l'application de prix d'interconnexion qui tiennent compte de la

The ETR makes reference to its requirement for a level of compensation for interswitching that

répétition des manœuvres relatives aux wagons et, jusqu'à un certain point, du temps supplémentaire des équipes de train.

Les circonstances exceptionnelles qui créent ce genre de situation peuvent être considérées comme justifiant des besoins de services spéciaux. Or, la LNT 1987 permet à l'ETR, aux transporteurs de liaison et aux expéditeurs de conclure des contrats confidentiels ou d'autres arrangements pour garantir un niveau de service et une rétribution en sus de ce que prévoit le Règlement.

Il y a probablement des façons dont l'ETR et les transporteurs de liaison peuvent conjuguer leurs efforts pour accroître l'efficience des activités d'interconnexion de l'ETR et abaisser, par le fait même, les coûts unitaires d'interconnexion des wagons. Ainsi, l'ETR pourrait utiliser des ordinateurs pour obtenir des transporteurs de liaison une liste des wagons placés aux lieux de correspondance respectifs. De cette façon, elle ne serait plus obligée de tenir des registres manuels sur les wagons se trouvant aux lieux de correspondance et aurait des renseignements plus courants sur les wagons qui y sont placés le jour. Une amélioration des communications entre les clients, l'ETR et les transporteurs de liaison pourrait aider ces derniers à placer les wagons dans l'ordre approprié pour l'interconnexion, ce qui éliminerait une partie des manœuvres répétitives. En outre, l'ETR pourrait améliorer ses activités de triage à la gare d'Ojibway en ajoutant plus de voies sur le terrain qu'elle vient d'acquérir et en planifiant les manœuvres d'interconnexion en provenance et à destination de la gare, et à la gare elle-même, de façon à utiliser au maximum ces nouvelles ressources. Pour accroître la fréquence des manœuvres d'interconnexion aux quatre lieux de correspondance, l'ajout d'une autre locomotive s'imposerait peut-être. Ces mesures permettraient certainement d'améliorer l'efficacité des activités et les niveaux de service, qui préoccupent bon nombre d'expéditeurs.

Dans sa réponse au rapport provisoire, l'ETR a reconnu qu'il était possible d'améliorer l'efficacité de ses activités et a ajouté que la direction discutait souvent de ces questions. En outre, l'ETR a fait savoir que la direction examine activement différentes propositions liées à l'échange

recognizes duplicative handling of cars and some degree of crew overtime.

Unique situations which give rise to these occurrences could be considered as situations requiring special service needs. The legislation does allow the ETR, connecting carriers and shippers to enter into confidential service contracts or other arrangements to guarantee a level of service and remuneration beyond what is normally provided in the Regulations.

There are likely some ways in which the ETR and the connecting carriers can work together to improve the efficiency of the ETR's switching operations thereby likely leading to lower costs on a per car switched basis. For example, the ETR could utilize computers to get a listing from the connecting carriers of cars placed at respective interchanges. Such a development would remove the requirement of the ETR manually recording cars at interchanges and be more up to date on what is placed at the interchanges during the day. Better communication between customers, the ETR and connecting carriers may assist carriers in placing cars in the right order for interchange thereby removing a portion of the duplicative handling. Further, the ETR could expand its Ojibway yard operations by adding more trackage on its newly acquired land and could design its switching assignments to, from and at the yard to maximize the new capacity. This could possibly require the addition of another locomotive in order to pull the 4 interchanges more frequently. Such moves would certainly improve the efficiency of the operation and service levels which are of concern to many shippers.

In its response to the interim report, the ETR acknowledged these possibilities of improving efficiency and indicated that they are frequently discussed by management. Further, the ETR indicated that management is actively examining different proposals for electronic data exchange, and

électronique de données et que des investissements seront faits dans le délai accordé par l'Association of American Railroads.

Bon nombre d'expéditeurs ont souligné, lors de l'enquête, que l'ETR n'a pas toujours été en mesure d'assurer un niveau de service qui leur aurait permis de se prévaloir des nouvelles possibilités du marché. En outre, des représentants de certaines entreprises de transbordement du bois d'œuvre ont soutenu qu'une partie de leurs clients qui préfèrent recevoir leurs marchandises par rail se sont tournés vers d'autres fournisseurs non desservis par l'ETR, en raison des problèmes de service que cette dernière a connus dans le passé et, dans certains cas, de la quote-part excessive qu'elle exige. Si l'ETR adopte des mesures lui permettant d'accroître l'efficacité de ses activités et d'améliorer, par le fait même, les niveaux de service qu'elle offre, elle sera certainement plus en mesure de satisfaire davantage les expéditeurs à long terme, ce qui pourra engendrer une hausse des activités de transport en provenance et à destination de ses lignes.

Même si l'ETR soutient que l'application des prix prescrits par le Règlement ne fera que rétrécir davantage l'écart entre les coûts et la rentabilité, le niveau de rentabilité qu'elle connaît actuellement lui permet certainement d'améliorer certains aspects de son entreprise.

6.0 QUESTIONS CONCERNANT LE SERVICE

Point de vue de l'ETR

Dans sa demande, l'ETR soutient que l'application du Règlement aura vraisemblablement des répercussions négatives sur le service offert aux clients dont la demande donnait lieu à des recettes plus élevées sous le régime des quotes-parts. Plus précisément, l'ETR allègue ce qui suit :

> (traduction) « Si les prix d'interconnexion sont uniformes, indépendamment des dimensions, du poids ou du volume des wagons, les clients dont la demande de services donnait lieu à des recettes plus élevées subiront probablement une baisse du service, étant donné que la société ferroviaire cherchera des façons de réduire radicalement ses frais dans ces circonstances. Une baisse des envois en wagon complet pourrait donner lieu à une revue des poids minimums pour diminuer l'usure des rails et des ponts. Les coûts dépendent du temps et du matériel; en conséquence,

investments will be made in the time frame allotted by the Association of American Railroads.

Many shippers indicated to the inquiry that on occasion the ETR has been unable to provide a level of service that would permit these shippers to capitalize on new market opportunities. Additionally, some of the lumber transfer facilities have indicated that some of their customers who choose to receive by rail have moved on to other suppliers located off the ETR because of the ETR's history of service problems and in some instances because of the ETR's excessive divisions. Developments to make the operation more efficient thereby improving service levels may go a long way toward improving long term shipper satisfaction with the ETR. This may result in a higher level of traffic activity to and from the ETR.

Although the ETR contends that adherence to regulated rates will further narrow the margin between costs and profitable operations, the current level of the ETR profitability certainly would allow for some improvements in the operation.

6.0 ISSUES INVOLVING SERVICE

The ETR's Perspective

In its application, the ETR stipulates that adherence to the Regulations will likely impact negatively on service levels for customers who generated higher revenue traffic under divisions. Specifically, the ETR states that

> "With uniform interswitching rates, regardless of car size, weight or volume, customers who formerly generated higher revenue traffic will likely experience some reduction in service as the Railway Company seeks ways to dramatically reduce costs under these new circumstances. A loss of car loads could trigger a review of minimum weights to reduce wear and stress on rail and bridges. Cost is a function of time and equipment - Saturday and Sunday service therefore could be in jeopardy. As profit decreases so does the incentive to excel and costs increase."

le service ne serait plus nécessairement assuré le samedi et le dimanche. Comme le profit baisse, la volonté d'exceller n'est pas aussi forte et les coûts augmentent. »

Point de vue des transporteurs de liaison

Les transporteurs de liaison sont généralement satisfaits ou très satisfaits du niveau de service actuellement assuré par l'ETR. Toutefois, tous craignent que, si l'ETR est tenue de respecter le Règlement et que sa situation financière est touchée, elle sera moins en mesure d'assurer un niveau de service satisfaisant.

Point de vue des expéditeurs

La plupart des expéditeurs ont déclaré que le service de l'ETR s'est amélioré depuis les nombreux problèmes signalés en 1986.

En outre, les expéditeurs se sont tous dits inquiets de la viabilité future de l'ETR si les prix prescrits par le Règlement ne lui permettent pas de couvrir ses frais. Cependant, certains des expéditeurs sont convaincus que l'ETR est une société ferroviaire très rentable et que le service ne serait pas compromis si elle était tenue de se conformer au Règlement.

Bon nombre d'expéditeurs ont allégué que l'ETR aurait tout intérêt à continuer d'assurer un service satisfaisant, de façon à permettre aux expéditeurs non seulement de demeurer concurrentiels sur les marchés existants, mais aussi de créer de nouveaux marchés. Si elle ne le fait pas, soulignent-ils, c'est son propre rendement économique qui sera touché.

Point de vue de l'enquêteur

Comme transporteur public réglementé par le gouvernement fédéral, l'ETR est tenue, en vertu des articles 144 à 147 de la LNT 1987, d'assurer un niveau adéquat de service dans le cadre de ses attributions. Compte tenu de son niveau de rentabilité actuel, elle a certainement la capacité financière voulue pour assurer un niveau de service satisfaisant. La question de savoir si elle aura cette capacité à l'avenir, dans le cas où sa demande serait rejetée, dépend des répercussions qu'aura l'application des prix d'interconnexion fixés par le

Connecting Carriers' Perspective

Connecting carrier opinion regarding the present level of service provided by the ETR ranged from generally satisfied to very well satisfied. However, all were concerned that the ETR adherence to the Regulations may restrict the ETR's ability to provide a satisfactory level of service if its financial situation is negatively affected.

Shippers' Perspective

Most shippers indicated that the ETR's service has improved since the many problems which surfaced in 1986.

Further, shippers were unanimous in voicing their concerns respecting the future viability of the ETR should the ETR's costs not be covered adequately by the scheduled rates. However, some of these shippers were adamantly convinced that the ETR is an extremely profitable railway and that service should not be compromised if the ETR is required to adhere to the Regulations.

Many shippers argued that it would be in the ETR's best interest to continue to provide a satisfactory level of service so as to allow shippers to not only remain competitive in existing markets but to develop new markets. These shippers indicated that to do otherwise would only serve to detrimentally affect the economic performance of the railway.

Inquiry Perspective

As a federally regulated common carrier, the ETR has an obligation under sections 144 to 147 of the NTA, 1987 to provide an adequate level of service within its powers. With the ETR's present level of profitability, it certainly has the financial power to provide a satisfactory level of service. Whether the ETR will have the ability to provide adequate service levels in the future, if its application is denied, depends on what impact adherence to regulated interswitching rates will have on the ETR's revenue. This will be discussed in the next section of this report.

Règlement sur ses recettes. Cette question sera examinée dans la section suivante du présent rapport.

7.0 RÉPERCUSSIONS DE LA DEMANDE

7.1 Répercussions pour les expéditeurs

Les expéditeurs ne s'entendent pas tous sur la question de savoir si d'autres dispositions de la LNT 1987, qui visent à protéger les intérêts des expéditeurs lors des négociations avec les transporteurs, leur assureraient une certaine protection dans le cas où la demande de l'ETR serait accordée.

D'après la moitié des expéditeurs, des prix de ligne concurrentiels ne permettraient pas, surtout dans le cas du trafic en provenance ou à destination des États-Unis, de contrer les pratiques d'établissement de prix abusives de l'ETR. De plus, certains expéditeurs ne sont pas certains que la disposition de l'arbitrage, énoncée à l'article 48 de la LNT 1987, serait utile parce que cette disposition n'a pas encore été invoquée dans le nouveau contexte.

Par ailleurs, un des plus importants expéditeurs de l'ETR estime que les prix de ligne concurrentiels ainsi que les mécanismes de résolution de conflits constitueraient des mesures de protection adéquates en cas de problèmes liés aux contrats ou aux prix dans un contexte déréglementé.

Plusieurs autres expéditeurs sont d'avis que les facteurs du marché finiraient par restreindre toute mesure tarifaire déraisonnable de la part de l'ETR. Toutefois, certains d'entre eux ont ajouté qu'une décision en faveur de l'ETR pourrait créer un précédent pour d'autres exemptions de l'application du Règlement, y compris des exemptions à l'égard des dispositions favorisant l'accès à des services concurrentiels, tant pour l'ETR que pour d'autres entreprises du pays.

7.2 Répercussions pour les transporteurs de liaison

Tel qu'il a été mentionné ci-dessus, tous les transporteurs de liaison préféreraient faire affaires avec l'ETR en négociant la répartition du tarif. En conséquence, la situation demeurerait inchangée et les répercussions seraient négligeables.

7.0 IMPACT OF APPLICATION

7.1 Impact on Shippers

Shippers were somewhat divided on the issue of whether other provisions in the NTA, 1987, designed to protect shipper interests when negotiating with carriers, would provide them protection if the ETR were granted its application.

About half the shippers felt that competitive line rates would be ineffective, especially on traffic destined to/from the U.S., in providing a mechanism to respond to potentially unreasonable pricing practices of the ETR. As well, some shippers were uncertain as to whether the final offer arbitration provision under section 48 of the NTA, 1987 would be useful as there has been no experience to date with that provision in the new environment.

On the other hand, one of the ETR's largest shippers felt that competitive line rates as well as the dispute resolving mechanisms would be adequate safeguards should contractual or rate difficulties arise with the ETR in a deregulated environment.

Several of the other shippers believed that market factors would ultimately curtail any unreasonable rate action undertaken by the ETR. Yet, some of these shippers qualified their position in this regard by adding that they did have concern that a ruling in favour of the ETR's application could establish a precedent for other specific exemptions from the legislation including exemptions from competitive access provisions both on the ETR and elsewhere in the country.

7.2 Impact on Connecting Carriers

As mentioned previously, all the connecting carriers would prefer to deal with the ETR on a negotiated division basis. Therefore, the status quo would remain, from their perspective, and presumably the impact would not be of concern.

D'autre part, si la demande de l'ETR est refusée, certains changements touchant les recettes des transporteurs de liaison se produiraient. Dans un milieu réglementé, si l'ETR décidait d'imposer les prix maximums permis, ses recettes augmenteraient ou diminueraient dans certains cas. En conséquence, les recettes des transporteurs de liaison diminueraient ou augmenteraient de la même façon dans ces circonstances. Dans les cas où les recettes de l'ETR diminueraient, les expéditeurs voudraient bénéficier d'une baisse du tarif de bout en bout. Pour évaluer les répercussions de la demande sur les transporteurs de liaison, il faudrait tenir compte de la mesure dans laquelle les expéditeurs réussiraient à bénéficier d'une partie de cette baisse. Dans d'autres cas, notamment les cas où il serait possible d'acheminer le trafic par d'autres modes de transport, les transporteurs de liaison détermineraient jusqu'à quel point ils pourraient absorber l'augmentation par l'ETR de leur quote-part du tarif de bout en bout. Dans les cas où cette absorption se produirait, les recettes des transporteurs de liaison diminueraient.

On the other hand, if the ETR's application is not granted, a number of developments would occur that would have an impact on connecting carrier revenue. In a regulated environment, if the ETR chose to adhere to the maximum rates allowed, its revenue in certain situations would either increase or decrease. Consequently, the connecting carriers' revenues would correspondingly decrease or increase in those specific situations. In those specific situations where the ETR's revenues would decrease, shippers would want to benefit, as well, through a reduction in the through rate. The extent to which shippers would be successful in negotiating some portion of the benefit would have to be factored into the impact on connecting carriers' revenue. In other situations, especially where the traffic may be susceptible to diversion to another mode, the connecting carriers would examine their ability to absorb the ETR's increase in their remaining portion of the through-rate. In such instances where this absorption could happen, the connecting carriers' revenue would decrease.

Aucun des transporteurs de liaison n'a donné de renseignements précis sur les répercussions qu'aurait sur leurs recettes l'application du Règlement par l'ETR.

None of the connecting carriers provided specific information regarding the impact on their revenue resulting from the ETR adherence to the regulated rates.

7.3 Répercussions pour l'ETR

Une des plus importantes questions à résoudre dans le cadre de l'enquête porte sur l'évaluation des répercussions qu'aurait l'application des prix d'interconnexion sur les recettes de l'ETR.

Pour faire cette évaluation, il faut tenir compte de plusieurs facteurs.

Un peu plus de 60 p. 100 des revenus de l'ETR, soit 47 p. 100 du trafic acheminé par cette dernière, en termes d'envois de wagon complet, proviennent du trafic pour lequel les quotes-parts dépassent les prix d'interconnexion maximums. L'application des prix d'interconnexion maximums pour ce trafic entraînerait une baisse immédiate d'environ 8 p. 100 des recettes de l'ETR provenant du transport de marchandises.

Tel qu'il a été mentionné ci-dessus, l'ETR pourrait vraisemblablement perdre environ 12 p. 100 du trafic qu'elle achemine au profit d'un autre

7.3 Impact on the ETR

One of the significant issues confronting the inquiry involves an assessment of the impact on the ETR's revenue resulting from adherence to the interswitching rates.

Several factors must be considered in such an assessment.

Slightly over 60 per cent of the ETR's revenue representing 47 per cent of the ETR's traffic, in terms of carloads, is generated from traffic where the application of divisions exceeds maximum interswitching rates. Application of the maximum interswitching rates on this traffic would result in an immediate drop in the ETR's freight revenue of about 8 per cent.

As discussed previously, about 12 per cent of the ETR's traffic is likely susceptible to diversion if the ETR were to charge the maximum

mode de transport si le prix d'interconnexion maximum était exigé. Si l'ETR décide de ne pas imposer le prix maximum pour ce trafic, pour le motif que les transporteurs de liaison ne sont pas prêts à absorber l'augmentation, et si elle continue d'exiger la quote-part qu'elle reçoit actuellement, elle abandonnera encore environ 2 p. 100 des recettes marchandises qu'elle a tirées en 1987.

Lorsqu'on ajoute à ce pourcentage la perte immédiate de 8 p. 100, on obtient une baisse de près de 10 p. 100 des recettes de l'ETR.

Pourtant, une partie du trafic de l'ETR est actuellement acheminée à des prix inférieurs aux prix maximums que la société pourrait exiger. Si elle imposait le prix d'interconnexion maximum à l'égard de ce trafic, elle pourrait augmenter d'environ 7,5 p. 100 ses recettes de fret pour 1987, ce qui ramènerait à environ 2,5 p. 100 la perte susmentionnée de 10 p. 100. L'ETR pourrait probablement exiger le prix maximum à l'égard de ce trafic, parce que les transporteurs de liaison seraient vraisemblablement en mesure d'absorber l'augmentation de leur quote-part du tarif de bout en bout. En effet, la différence entre le prix que l'ETR exige actuellement et les prix maximums équivaudrait à seulement 1 p. 100 de la partie du tarif de bout en bout payée par les transporteurs de liaison. En outre, ces derniers auront déjà bénéficié d'un certain avantage, en augmentant leur quote-part du tarif de transport de ligne pour le trafic à l'égard duquel l'ETR aura été forcée de ramener sa quote-part au prix d'interconnexion maximum. Dans ce dernier cas, l'importance de l'avantage que les transporteurs de liaison auraient ainsi tiré dépendrait des facteurs du marché et de la capacité pour les expéditeurs de négocier des prix plus bas.

Plusieurs expéditeurs importants se trouvant en bordure des lignes de l'ETR ont fait valoir que, si les prix du Règlement sont appliqués, les tarifs de bout en bout seront peut-être réduits après de nouvelles négociations par suite de la baisse de la quote-part versée à l'ETR pour leur trafic. De plus, il est possible qu'une baisse des tarifs de bout en bout permette aux expéditeurs d'accroître leur part du marché en augmentant les volumes expédiés. En conséquence, une augmentation des volumes acheminés à des prix inférieurs aurait des répercussions positives sur les recettes des

interswitching rate. Assuming that the ETR foregoes charging the maximum rate on this traffic because the connecting carriers are unwilling to absorb any increase and assuming that the ETR therefore continues to charge what it is presently receiving as its division, the ETR would forego, approximately, an additional 2 per cent of its 1987 freight revenue.

This figure coupled with the immediate 8 per cent loss would result in nearly a 10 per cent reduction in the ETR's revenue.

Yet, some of the ETR's traffic is presently moving at less than maximum interswitching rates on which the ETR could charge the maximum interswitching rate. Application of the maximum interswitching rate on this traffic would allow the ETR to increase its 1987 freight revenue by about 7.5 per cent, and therefore reduce the previous 10 per cent revenue shortfall to about 2.5 per cent. The ETR could likely charge the maximum rate on this traffic because the connecting carriers would likely be in a position to absorb the increase in their portion of the through-rate, for several reasons. Firstly, the amount of the ETR's increase to the maximum would equate to only about 1 per cent of the connecting carriers' portion of the through-rate. Secondly, the connecting carriers would have benefitted, to some extent, by increasing their share of the line-haul rate on the previous traffic that the ETR was obliged to reduce its portion to the maximum interswitching rate. In this latter case, the extent to which the connecting carriers would have benefitted would depend upon market factors and the ability of shippers to negotiate lower rates.

Several sizeable shippers on the ETR's lines indicated that with adherence to regulated rates, some reduction in through-rates may result after renegotiation by virtue of the ETR's reduced portion on their traffic. There is the potential, also, that a reduced through-rate may allow shippers to increase market share by increasing volumes shipped. Therefore, increasing volumes at lower rates would impact positively on carrier revenue. A conservative analysis of traffic affected in this regard would further reduce the ETR's deficit by about one-half per cent.

transporteurs. Une analyse prudente du trafic touché à cet égard indique une autre baisse d'environ 0,5 p. 100 du déficit de l'ETR.

Dans l'ensemble, l'application du Règlement aurait probablement engendré une baisse d'environ 2 p. 100 des recettes de marchandises que l'ETR a tirées en 1987. Les données fournies par cette dernière indiquent effectivement une légère augmentation des recettes de marchandises en vertu du Règlement si le trafic n'a pas été acheminé par d'autres modes de transport.

Comme on l'a dit dans la partie précédente, l'ETR a indiqué que la conformité au Règlement aurait vraisemblablement des répercussions néfastes sur les niveaux de service dans la mesure où les clients dont le trafic produit des recettes élevées connaîtraient probablement une baisse de service sur les plans de la fréquence et de la nature du service. De toute évidence, une baisse de recettes de 2 p. 100 ne devrait pas entraîner, en l'occurence, une diminution des niveaux de service. Des pertes aussi minimes ne devraient pas occasionner la moindre réduction du service le samedi et le dimanche ou la modification des chargements minimums (en poids), ainsi que le prédit l'ETR, si les prix réglementaires sont appliqués. Les recettes tirées des prix d'interconnexion réglementaires devraient permettre à l'ETR de fournir un niveau de service satisfaisant.

Dans sa réponse au rapport provisoire, l'ETR a souligné que la principale question en litige au sujet de sa demande est de savoir si l'Office devrait imposer à une petite compagnie de chemin de fer faisant affaires à l'échelle régionale, plutôt que nationale, l'obligation de se conformer à un règlement conçu pour résoudre des soi-disant problèmes entre des transporteurs nationaux.

La LNT 1987 vise à maintenir l'accès à des services concurrentiels pour les expéditeurs desservis par une seule voie ferrée en garantissant l'interconnexion jusqu'à une certaine distance depuis un lieu de correspondance. La disposition sur l'interconnexion vise à permettre à l'expéditeur d'avoir accès à des services d'au moins deux transporteurs, et non pas à résoudre des soit-disant problèmes entre les transporteurs, même si les frais liés à la prestation du service d'interconnexion sont maintenant compensatoires.

Overall, then, the adherence to the Regulations would likely have caused the ETR's 1987 freight revenue to reduce by about 2 per cent. Figures provided by the ETR actually showed a slight increase in freight revenue under regulation if traffic did not divert to other modes.

As was discussed in the previous section of this report, the ETR stipulated that adherence to regulation would likely impact negatively on service levels to the extent that those customers who generated higher revenue traffic would likely experience some reduction in service in terms of frequency and type of service. Clearly, a 2 per cent reduction in revenue should not be considered cause enough to see declining service levels under the circumstances. Such minor losses should not precipitate any reduction in Saturday and Sunday service or a review of minimum weights as the ETR alleges may occur under regulated rates. The resulting revenue under regulated interswitching rates should allow the ETR the power to provide an adequate level of service.

In its response to the interim report, the ETR stated that the principal issue at stake with its application is, "should the Agency be attempting to impose regulations designed to solve alleged problems between national carriers on a small railway operating for the general advantage of a community and not a country."

The NTA, 1987 addresses the competitive access needs of shippers local to only one railway line by guaranteeing interswitching up to a certain distance from an interchange. The interswitching provision is designed to bring the competitive benefits of access to two or more carriers to the shipper and was not designed to solve alleged problems between carriers, albeit charges for the provision of interswitching service are now compensatory.

En outre, l'ETR a été constituée en société en 1902 en vertu d'une loi du Parlement déclarant que la société ferroviaire était un ouvrage pour l'avantage général du Canada et non d'une région. L'ETR est reliée à des transporteurs canadiens nationaux et à deux grands transporteurs américains, et une grande partie du trafic qu'elle achemine est de nature internationale.

8.0 QUESTIONS CONCERNANT LA CRÉATION D'UN PRÉCÉDENT

La demande de l'ETR est la première de ce genre que l'Office reçoit concernant la nouvelle LNT 1987 et le Règlement. Il s'agit donc d'une demande qui pourrait créer un précédent ayant des répercussions sur toutes les demandes dont l'Office sera saisi et sur les décisions qu'il prendra dans ce domaine. Toutes les parties concernées ont soulevé un certain nombre de questions au cours de l'enquête. Ces questions sont les suivantes :

8.1 Compétence de l'Office

L'Office a le pouvoir d'étudier la demande présentée par l'ETR. Cette demande est considérée comme une demande visant à faire adopter un règlement, conformément au paragraphe 152(4) de la LNT 1987, ou comme une demande visant à modifier le Règlement afin d'exempter l'ETR de l'application du Règlement actuel. On demande donc à l'Office d'exercer ses pouvoirs législatifs en adoptant un règlement ou en modifiant un règlement existant.

8.2 Protection des expéditeurs assurés par les autres dispositions législatives

Les autres dispositions de la LNT 1987, y compris les dispositions sur les prix de ligne concurrentiels, l'arbitrage, les droits de circulation et les appels dans l'intérêt public, protégeront-elles les expéditeurs des prix insatisfaisants exigés sous le régime des quotes-parts si l'ETR est exemptée de l'application du Règlement ?

Dans le cas d'une demande de prix de ligne concurrentiels (PLC) de la part d'un expéditeur, le prix exigé serait égal au prix d'interconnexion maximum pour la zone 4, conformément au Règlement, pourvu que toutes les conditions d'applicabilité d'un PLC existent. Les expéditeurs des zones 1, 2 et 3 sont nettement désavantagés

Further, the ETR was incorporated under an Act of Parliament in 1902 which declared that this railway is a work for the general advantage of Canada and not for a community. Certainly the ETR interchanges with both Canadian national carriers and two large American carriers and handles a large volume of shippers' traffic which is international in nature.

8.0 ISSUES CONCERNING THE ESTABLISHMENT OF A PRECEDENT

The application by the ETR is the first application of this type to be received by the Agency in respect of the new NTA, 1987 and the *Railway Interswitching Regulations*. As such, it is a precedent setting application that will impact on all future applications and Agency decisions in this area. A number of issues were raised by all affected parties during the inquiry and are discussed in the following.

8.1 Agency Jurisdiction

The Agency has the power to consider the ETR's application as presented. The application is seen as either a request for the enactment of a regulation pursuant to subsection 152(4) of the NTA, 1987 or a request for an amendment to be made to the Regulations having the effect of exempting the ETR from the current Regulations. The Agency is thus requested to exercise its legislative powers in making a regulation or modifying an existing one.

8.2 Shipper Protection from Remaining Legislative Provisions

Do the other provisions of the NTA, 1987 including competitive line rates, final offer arbitration, running rights and public interest appeals provide protection to shippers from unsatisfactory rates charged through divisions if the ETR is exempted from the Regulations?

In the matter of an application by a shipper for a competitive line rate (CLR), the result would be a rate charged that would be equal to the maximum zone 4 interswitching rate as provided for in the legislation provided all the conditions of applicability for a CLR are met. This clearly disadvantages the shippers found within zones 1, 2

puisque les prix maximums prescrits par le Règlement, à l'égard de ces zones, sont inférieurs au prix de la zone 4. Effectivement, si l'ETR n'est pas tenue d'appliquer les prix prescrits par le Règlement, elle pourra exiger le prix maximum pour la zone 4 de tout expéditeur de la zone 1 puisqu'un PLC correspondrait à ce prix. Il semblerait donc qu'un PLC entraînerait un plafonnement des prix que l'ETR pourrait exiger dans un milieu qui serait monopolistique si la demande d'exemption était accordée. Une demande de PLC n'avantagerait aucun expéditeur des zones 1 à 3 et ne semble donc pas une solution de rechange viable pour ces expéditeurs.

and 3 as the maximum rates under regulation for these zones are inferior to the zone 4 rate. Indeed, with exemption from the interswitching rates, the ETR could charge the maximum zone 4 rate to any shipper within zone 1 as a CLR would provide the very same rate. It would appear, therefore, that a CLR would in effect set a ceiling on the rates that could be charged by the ETR in what would seem to be a monopolistic environment should the exemption be granted. A CLR application would not advantage any shipper within zones 1 to 3 and therefore would not appear to be a viable alternative for these shippers.

Dans sa réponse au rapport provisoire, le CN se demande si le concept du PLC s'applique, compte tenu du fait que l'ETR demande d'être exemptée non pas du régime d'interconnexion prévu par la LNT 1987, mais des prix d'interconnexion prescrits par le Règlement. D'après le CN, tous les expéditeurs se trouvant dans le rayon applicable auraient néanmoins le droit de bénéficier de l'accès à des services concurrentiels, ce qui, par définition, exclut la possibilité d'une demande de PLC.

In its response to the interim report, CN raised the issue regarding the applicability of the CLR concept given that the ETR's application is for exemption from regulated interswitching rates, not for exemption from the statutory interswitching regime. CN contends that all shippers within the applicable radius would nevertheless be entitled to competitive access which by definition would exclude the potential for a CLR application.

Même si le paragraphe 135(2) de la LNT 1987 prévoit qu'aucun PLC ne sera établi pour la partie d'un parcours continu à l'égard de laquelle les prix d'interconnexion prescrits par le Règlement s'appliquent, ce paragraphe de la LNT 1987 n'a pas été étudié jusqu'à maintenant dans le contexte d'une demande de PLC dont l'Office aurait été saisi. À tout événement, il est évident qu'aucun expéditeur desservi par l'ETR ne pourrait bénéficier d'un PLC, sauf les expéditeurs se trouvant dans la zone 4, et l'avantage se limite simplement, par définition, au prix d'interconnexion maximum pour la zone 4.

Although subsection 135(2) of the NTA, 1987 indicates that a CLR shall not be established for a shipper for a portion of a route where regulated interswitching rates are applicable, that subsection of the Act has not been tested to date with any CLR application to the Agency. In any event, it is evident that CLRs would not benefit any shippers located on the ETR except those located in zone 4 and the benefit is simply the zone 4 maximum interswitching rate, by definition.

Les dispositions sur l'arbitrage prévoient qu'un tiers neutre choisira entre les offres finales du transporteur et de l'expéditeur qui ont été obtenues lors des négociations des prix. L'arbitre est ainsi forcé, dans sa décision, de déterminer si l'expéditeur dispose d'un autre mode de transport concurrentiel et efficace. Comme la réponse à cette question pourrait être un facteur déterminant dans certains cas et que rien ne s'est passé jusqu'à maintenant à cet égard, les expéditeurs ne sont pas certains que ce mécanisme les protégerait de toute mesure « abusive » de la part de l'ETR.

Final offer arbitration provides a neutral third party to choose between the final offers of the carrier and shipper arrived at in rate negotiations. The process compels the arbitrator to determine whether alternative, competitive and effective transportation is available to the shipper when reaching the decision. Since this could be a factor in some instances and since there has been no activity in this area to date, shippers feel uncertain as to whether this mechanism would protect against "unreasonable" ETR actions.

Même s'il est possible, en théorie, qu'un expéditeur ou un autre transporteur demande à l'Office des droits de circulation à l'égard d'une partie des lignes de l'ETR menant à son établissement, ce genre de demande créerait un autre précédent et semble donc une façon plus longue et plus nébuleuse de « réglementer » les répercussions immédiates de l'application d'un prix excessif qui fait l'objet d'une plainte.

Lorsqu'un expéditeur estime qu'une mesure de l'ETR liée à un prix ou à un niveau de service dans un milieu déréglementé nuit à l'intérêt public, il peut présenter une plainte à l'Office en vertu de l'article 59 de la LNT 1987. Toutefois, pour que la cause soit gagnée, l'Office doit en venir à la conclusion que la mesure de l'ETR nuit à l'intérêt public. En d'autres mots, il doit être établi qu'un problème de prix ou de service qui concerne uniquement un expéditeur donné a des répercussions négatives sur l'intérêt public. Pour bon nombre d'expéditeurs, il est difficile de faire cette preuve.

8.3 Autres demandes possibles

L'exemption qui serait accordée à l'ETR créera-t-elle un précédent pour d'autres sociétés ferroviaires ?

Tel qu'il a été mentionné dans une section précédente du présent rapport, certaines parties ont dit craindre qu'une décision en faveur de l'ETR n'incite d'autres sociétés ferroviaires non seulement à demander une exemption à l'égard des prix d'interconnexion, mais aussi une exemption de l'application des autres dispositions sur l'accès à des services concurrentiels, notamment les dispositions concernant les prix de ligne concurrentiels.

Que l'Office accorde ou non la demande de l'ETR, d'autres sociétés ferroviaires pourront lui présenter des demandes, si elles les estiment à propos. Dans ces cas-là, que la demande d'exemption de l'ETR soit accordée ou non, l'Office étudiera le bien-fondé de ces demandes selon la situation propre à chacune d'elles.

An application by a shipper or another carrier to the Agency for running rights over a portion of the ETR's lines to the shipper's facility, while theoretically possible, creates another precedent setting situation and as such appears to be a more nebulous, not to mention time-consuming, manner in which to "regulate" the immediate impact of an excessive rate which is subject to a complaint.

Where a shipper feels that any rate or service action undertaken by the ETR in a deregulated environment is prejudicial to the public interest, the shipper could bring its complaint forward to the Agency under section 59 of the NTA, 1987. However, for a successful case, the Agency would have to find that the ETR's action is detrimental to the public interest. In other words, a shipper's narrow and private rate or service problem must be shown to have a negative impact on the public interest. This is considered by many shippers to be a difficult case to prove.

8.3 Potential for Further Applications

Does exemption for the ETR create a precedent in respect of other railways being exempted upon application in the future?

As discussed in an earlier section of this report, some parties raised the concern that a successful ruling for the ETR may establish an opportunity for other railways to not only apply to be exempted from interswitching but also to be exempted from the other competitive access provision, namely competitive line rates or even other provisions of the legislation.

Regardless of whether or not the Agency grants the ETR's application, other railways may bring forth applications for Agency consideration where these railways feel conditions warrant. Under such situations and whether or not the ETR is given exemption, the Agency would investigate the particular merits and concerns of such applications on a case by case basis.

ARRÊTÉ

ATTENDU que l'Office a nommé un enquêteur, M. Neil G. Thurston, et l'a chargé de faire enquête sur les aspects entourant la demande et sur les répercussions de la demande pour les parties touchées, ainsi que d'en faire rapport à l'Office;

ATTENDU que l'enquêteur a distribué aux parties intéressées, pour connaître leurs vues, un rapport préliminaire de l'enquête (le rapport préliminaire), daté du 27 septembre 1988;

ATTENDU que l'enquêteur a considéré toutes les observations reçues par écrit au sujet du rapport préliminaire;

ATTENDU que l'enquêteur a présenté à l'Office un rapport intitulé Rapport final de l'enquête sur la Essex Terminal Railway (le Rapport final), daté du 16 novembre 1988.

APRÈS avoir considéré l'information contenue dans le rapport final,

L'OFFICE, PAR LES PRÉSENTES,

1. Adopte le rapport final comme son rapport et, de ce fait, fait siennes les conclusions et les recommandations qu'il contient.

2. Refuse la demande du demandeur.

3. Ordonne au demandeur de publier un tarif d'interconnexion dans les 15 jours suivant la date du présent arrêté et de se conformer au Règlement.

ORDER

WHEREAS the Agency appointed and directed an inquiry officer, Mr. Neil G. Thurston, to inquire into and report to the Agency on the issues relevant to the application and on the implications of the application to affected parties;

WHEREAS the inquiry officer has circulated for comment a report entitled "Interim Report of the Essex Terminal Railway Inquiry" (the Interim Report), dated September 27, 1988, to interested parties;

WHEREAS the inquiry officer considered all of the written comments received on the Interim Report; and

WHEREAS the inquiry officer has submitted a report entitled "Final Report of the Essex Terminal Railway Inquiry" (the Final Report), dated November 16, 1988 to the Agency.

UPON consideration of the information contained in the Final Report,

THE AGENCY HEREBY:

1. Adopts the Final Report as its report, thereby adopting the findings and recommendations of the Final Report.

2. Denies the Applicant's request.

3. Orders that the Applicant shall publish an interswitching tariff within 15 days of the date of this Order and shall abide by the Regulations.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Date de la lettre-décision : le 14 juin 1988

Dossiers nos : 39310.95.2, 39310.269, 39310.269.1 et 39310.269.2

Transport ferroviaire - Proposition d'abandon - Accord de vente - Pratique et procédure - L'approbation de l'Office avant la conclusion d'un accord n'est pas requis, mais est requise en ce qui concerne la cession du réseau touché par l'accord

Le CN a demandé à l'Office d'approuver, conformément au par. 158(1) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), ses débuts de négociation pour la conclusion d'un accord avec le CP pour lui vendre certains épis et embranchements.

Décision : L'Office a décidé qu'en vertu du par. 158(1) de la LNT 1987, son approbation n'est pas requise avant la conclusion de cet accord, mais est requise en ce qui concerne la cession du réseau touché par l'accord.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 158(1), 158(3)

LETTRE-DÉCISION

J'accuse réception de votre lettre du 15 mars 1988, où vous nous faites savoir qu'en ce qui concerne le projet d'abandon de l'épi Campbellford, entre Peterborough et Lindsay, de l'épi Lakefield et de l'embranchement Ashburnham, vous vous proposez de conclure un accord avec le Canadien Pacifique Limitée pour, entre autres, lui vendre :

- l'épi Campbellford, du point millaire 60,40 au point milliaire 63,25;
- l'épi industriel Peterborough;
- l'épi du parc industriel de Peterborough;

Canadian National Railway Company

Date of Letter-decision: June 14, 1988

File Nos.: 39310.95.2, 39310.269, 39310.269.1 and 39310.269.2

Railway transportation - Proposed abandonment - Agreement of sale - Practice and procedure - Agency's approval prior to entry into agreement not required but is required to convey the trackage covered by the agreement

CN applied to the Agency for approval under subs. 158(1) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) to enter into an agreement with CP for the sale to CP of some spurs and branch lines.

Decision: The Agency decided that pursuant to subs. 158(1) of the NTA, 1987, approval prior to entry into the agreement was not required but was required to convey the trackage covered by the agreement.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 158(1), 158(3)

LETTER-DECISION

This is in acknowledgement of your letter of March 15, 1988, in which you advised that with reference to the proposed abandonment of the Campbellford Spur between Peterborough and Lindsay, and the Lakefield Spur and Ashburnham Branch, you proposed to enter into an agreement with Canadian Pacific Limited for, among other things, the sale to Canadian Pacific of:

- Campbellford Spur from Mileage 60.40 to 63.25
- Peterborough Industrial Spur
- Peterborough Industrial Park Spur

- tous les embranchements particuliers de la compagnie de chemin de fer raccordés aux voies précédentes, ainsi que l'atelier d'outils de canton et le terrain du CN situés au point milliaire 63,10 de l'épi Campbellford.

Dans votre lettre du 15 mars 1988, vous avez demandé que l'Office approuve cet accord en vertu du paragraphe 158(1) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987).

Après avoir examiné votre demande et les articles pertinents de la LNT 1987, l'Office en conclut que vous n'êtes pas tenu de demander son approbation *avant* la conclusion de cet accord. Il est d'avis que l'approbation mentionnée au paragraphe 158(1) renvoie à celle que prescrit le paragraphe 158(3). Lorsque le Canadien National et le Canadien Pacifique concluront l'accord projeté, il faudra se conformer aux dispositions de la LNT 1987, y compris celles qui prévoient la notification de l'accord à l'Office et la considération de l'intérêt public.

Pour des raisons de commodité et pour être clair pour toutes les parties, l'Office propose au Canadien National et au Canadien Pacifique de déposer la demande d'abandon de l'exploitation de l'épi Campbellford et l'avis de l'accord susmentionné en même temps. De cette façon, les parties touchées par l'abandon pourront se faire connaître, tout comme celles qui seront peut-être en mesure de conserver un service ferroviaire grâce à la vente de la voie ferrée au Canadien Pacifique, et ces deux groupes pourront prendre leurs dispositions pour faire connaître leur point de vue à l'Office.

- all railway owned private sidings connected to the above tracks, including the CN section tool house and land at mileage 63.10 of the Campbellford Spur.

In your letter of March 15, 1988, you applied for approval under subsection 158(1) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) to enter into this agreement.

The Agency has reviewed your request, and has reviewed the pertinent sections of the NTA, 1987, and has concluded that you are not required to seek Agency approval prior to entry into the agreement. The Agency is of the view that the approval noted in subsection 158(1) is a reference to the approval required in subsection 158(3). When Canadian National and Canadian Pacific enter into the agreement they intend to enter into, the provisions of the NTA, 1987, including notice to the Agency and consideration of the public interest will have to be followed.

For the greater convenience of and clarity for all parties, the Agency suggests that Canadian National and Canadian Pacific file the application relating to the abandonment of the operation of the Campbellford Spur and the notice of the above noted agreement at the same time. In this way, parties who are affected by the abandonment can identify themselves, as can those parties who may be in a position to retain rail service through the sale of the track to Canadian Pacific, and both can arrange to make their views known to the Agency.

Relativement à la demande présentée par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, en vertu de l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, ch. R-2, et jugée être conforme à l'article 160 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Danville depuis Chaudière (point milliaire 0,00) jusqu'à Richmond (point milliaire 87,22), y compris la voie industrielle et les embranchements Container Victo et Victoriaville, soit une distance totale de 88,62 milles, dans la province de Québec.

RÉPERTORIÉ : COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA - SUBDIV. DANVILLE (RE)

Présent : Jacques Dufresne (Président de l'audience)
Décision N° : 163-R-1988
Date de la décision : le 30 juin 1988

Transport ferroviaire - Abandon - Décision interlocutoire - Audience publique - Demande d'information financière additionnelle - Renseignements protégés - Mouvement par chemin de fer - Mouvements associés à la notion de « bridge traffic » - Point d'origine - Point de destination - Délai statutaire - Délai indicatif

Au cours des audiences publiques tenues par l'Office relatives à la demande en intitulé, le Président des audiences a demandé au CN de produire des données financières additionnelles pour l'année 1986 attribuables à l'opération du transport de conteneurs d'amiante placés sur la voie ferrée à Victoriaville (Vic Port).

Le CN a déposé les données financières pour l'année 1987, et non pour l'année 1986, en alléguant qu'elles pouvaient sensiblement équivaloir à celles de 1986. Il s'objecta quant à la pertinence pour l'Office d'inclure et de considérer ces données financières et à la confidentialité de ces documents.

Décision interlocutoire : L'Office a ordonné au CN de produire, tel qu'il a été demandé, les données financières pour l'année 1986 attribuables aux opérations ferroviaires de la subdivision Danville, incluant « Vic Port ».

Relativement à la première interrogation du CN, l'Office a affirmé que la production des données financières pour l'année 1987 ne lui permettait pas de faire une analyse en profondeur de l'état des profits ou des pertes de

In the matter of an application by the Canadian National Railway Company pursuant to section 253 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, and deemed to be pursuant to section 160 of the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34, for authority to abandon the operation of the Danville Subdivision from Chaudière (M 0.00) to Richmond (M 87.22), including the Industrial, Victo Container and Victoriaville Spurs, a total distance of 88.62 miles, in the Province of Ouebec.

INDEXED AS: CANADIAN NATIONAL RAILWAY CO. - DANVILLE SUBDIV. (RE)

Present: Jacques Dufresne (Hearing Chairman)
Decision No.: 163-R-1988
Date of Decision: June 30, 1988

Railway transportation - Abandonment - Interlocutory decision - Public hearing - Request for additional financial information - Confidentiality of information - Rail movements - "Bridge traffic" movements - Point of origin - Point of destination - Statutory deadline - Indicative provision

During the public hearings held by the Agency in the matter of the above application, the chairman of the hearings asked CN to submit additional financial information for the year 1986 attributable to the operation of asbestos container transportation on the rail line to Victoriaville (Vic Port).

CN filed the financial information for the year 1987, and not for 1986, suggesting that the 1987 financial information could be treated as substantially the same as the 1986 information; they questioned the relevancy for the Agency to include and consider this financial information and also whether these documents should be treated as confidential.

Interlocutory Decision: The Agency ordered CN to file, as requested, the financial information for the year 1986 related to all railway operations in the Danville Subdivision, including "Vic Port".

With regard to CN's first question, the Agency believed that by filing the 1987 financial information, CN did not provide the necessary information for an in-depth examination of the profit or loss position of the Danville

la subdivision Danville et que la production des données de l'opération « Vic Port » jugées pertinentes devaient se rapporter, à tout le moins, à l'une des années de base, soit 1984, 1985 ou 1986.

En ce qui concerne la confidentialité des documents de travail déposés par le CN pour l'année 1986, l'Office a affirmé qu'ils seront tenus pour confidentiels, sauf la lettre de transmission. Cependant, conformément aux arts. 163(1) et 170(2) de la LNT 1987, l'Office rendra public, à toutes les parties ayant comparu à l'audience publique, les résultats de la détermination financière effectuée par l'Office.

Jurisprudences et doctrines citées

Air Care Limited c. United Steelworkers of America, [1976] 1 S.C.R. 2

Jacques Gosselin c. General Motors of Canada, [1982] C.A. 385

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Décision du CTCF de la CCT datée du 22 janvier 1979 - Dossier nº 49305.2 (Objet : Notion de « bridge traffic »)

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 160(7), 163(1), 165(1), 166, 170(2)

DÉCISION INTERLOCUTOIRE

Au cours des audiences publiques tenues par l'Office national des transports du Canada (Office) à Victoriaville, les 14 et 15 juin 1988, dans le dossier de la requête de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) en vue de l'abandon de la subdivision Danville entre Chaudière et Richmond, dans la province de Québec, il a été mis en preuve, à la suite de questions posées par le président de ces audiences, que la requérante, le CN, n'avait pas inclus dans ses états de recettes et frais d'exploitation pour cette subdivision, les recettes et les frais attribuables à l'opération du transport de conteneurs d'amiante placés sur la voie ferrée à Victoriaville et connue sous l'appellation « Vic Port ».

Le président des audiences a requis, en cours d'audience, la production pour l'année 1986 des

Subdivision and that the relevant information for the "Vic Port" operation should have been filed for at least one of the base years namely 1984, 1985 and 1986.

With regard to the confidentiality of the working papers filed by CN for the 1986 year, the Agency determined that they would be dealt with as confidential except for the covering letter. However, in accordance with ss. 163(1) and 170(2) of the NTA, 1987, the Agency made public the results of its financial determination to all parties who appeared at the public hearing.

Cases and Authorities Judicially Cited

Air Care Limited v. United Steelworkers of America, [1976] 1 S.C.R. 2

Jacques Gosselin v. General Motors of Canada, [1982] C.A. 385

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

CTC-RTC decision dated January 22, 1979, File No. 49305.2 (Re: Concept of "bridge traffic")

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 160(7), 163(1), 165(1), 166, 170(2)

INTERLOCUTORY DECISION

During the public hearings held by the National Transportation Agency of Canada (Agency) at Victoriaville on June 14 and 15, 1988 regarding the application by the Canadian National Railway Company (CN) for authority to abandon the Danville Subdivision between Chaudière and Richmond in the Province of Quebec, in response to questions put by the chairman of the hearing, evidence was presented that the applicant, CN, had not included in its statements of income and operating costs for this subdivision the income and costs attributable to the operation of asbestos container transportation on the rail line to Victoriaville, known as "Vic Port".

The chairman requested during the hearing that detailed statements of income and operating costs

états des recettes et des frais d'exploitation détaillés dans la même forme que les états de recettes et de frais déposés originalement par le CN avec sa requête. Le CN a convenu de déposer ces données financières additionnelles pour l'année 1986 sous réserve de deux objections, à savoir, quant à la pertinence d'inclure et de considérer ces données financières dans les états de recettes et de frais de la subdivision Danville et, subsidiairement, quant à la confidentialité à conférer à ces documents.

Le 21 juin 1988, la requérante, le CN, faisait parvenir au président des audiences un état des recettes et des frais de l'opération « Vic Port » pour l'année 1987, et non pour l'année 1986, suggérant dans sa lettre de transmission que les données financières pour l'année 1986 n'étaient pas disponibles et que, par ailleurs, le nombre de conteneurs transportés pour l'année 1986 était similaire à celui de 1987. À toute fin pratique, les données financières de 1987 pouvaient sensiblement équivaloir à celles de l'année 1986.

Le président des audiences entend décider, par la présente décision interlocutoire, de la question soulevée par le procureur du CN sur la pertinence des données financières de l'opération « Vic Port » et, subsidiairement, sur le caractère de confidentialité à conférer à ces documents.

L'opération « Vic Port » consiste essentiellement au chargement à Victoriaville, sur des wagons plats, de conteneurs d'amiante provenant des mines de Thetford Mines et d'Asbestos dans la région immédiate de la subdivision Danville. Nous sommes d'opinion qu'il s'agit de mouvements par chemin de fer originant de la subdivision Danville, et non de mouvements pouvant être associés à la notion de « bridge traffic ».

À cet égard, le procureur du CN a soumis qu'il s'agissait de mouvements qui ne relevaient pas de la subdivision elle-même et qui devaient être considérés comme « bridge traffic ». Il a cité, à l'appui de son argumentation, une décision rendue par la Commission canadienne des transports, le 22 janvier 1979, traitant de la notion de « bridge traffic » sous la signature des commissaires D.H. Jones, c.r., G.F. Lafferty et A.H. Carver.

La décision de 1979 de la Commission canadienne des transports porte sur le transport de marchandises dont le point d'origine et le point de

for 1986 be filed in the same form as the statements of income and costs originally filed by CN with its application. CN agreed to file this supplementary financial information for 1986, subject to two objections: the question of the relevance of including and considering this financial information in the statements of income and costs for the Danville subdivision, and, the question of whether these documents should be treated as confidential.

On June 21, 1988 the applicant, CN, sent to the chairman a statement of income and operating costs for the "Vic Port" operation for 1987, not for 1986, suggesting in its covering letter that the 1986 financial information was not available and that in any event the number of containers transported in 1986 was similar to the number in 1987, and that for all practical purposes the 1987 financial information could be treated as substantially the same as the 1986 information.

This interlocutory decision is intended by the chairman to decide the questions raised by counsel for CN concerning the relevance of the financial information for the "Vic Port" operation, and, whether these documents should be treated as confidential.

The "Vic Port" operation consists essentially of loading containers of asbestos coming from mines, located in Thetford Mines and Asbestos in the immediate vicinity of the Danville subdivision onto flatcars in Victoriaville. We are of the opinion that these are rail movements originating on the Danville Subdivision, and not movements that might be considered as bridge traffic.

On this point, counsel for CN submitted that these movements did not fall within the subdivision itself, and that they should be considered as bridge traffic. In support of this argument, he cited a decision of Commissioners D.H. Jones, Q.C., G.F. Lafferty and A.H. Carver of the Canadian Transport Commission on January 22, 1979, dealing with the concept of bridge traffic.

The 1979 decision of the Canadian Transport Commission deals with transportation of merchandise which has a point of origin and point

destination sont au-delà d'une subdivision particulière, mais qui passe par cette subdivision. Dans pareil cas, nous comprenons que la Commission ait associé ce trafic à du « bridge traffic », puisqu'il ne s'agit que de mouvements transitant en corridor sur une subdivision donnée.

Dans le cas qui nous occupe, il en va tout autrement. Il s'agit de mouvements par chemin de fer originant de la subdivision Danville et, par conséquent, les données financières relativement aux recettes et aux frais de cette opération doivent être considérées et, partant, produites. D'ailleurs, elles auraient dû être incluses initialement par le CN avec sa requête. Il est utile, croyons-nous, de rappeler que les statistiques du CN, faisant état du volume de trafic pour les années antérieures à 1984, incluent le transport d'amiante par wagons fermés (« box cars »). Or, il s'agit des mêmes marchandises transportées à partir de la même subdivision, et c'est uniquement le type de wagon qui diffère.

Par conséquent, nous croyons nécessaire, aux fins de rendre une décision finale éclairée dans le présent dossier, que les données financières pour l'année 1986 soient produites par la requérante, le CN. La production par le CN des données financières pour l'année 1987 ne nous permet pas de faire une analyse en profondeur de l'état des profits ou des pertes de la subdivision Danville pour la période précédent le dépôt de la présente requête en abandon. Le CN a déposé avec sa requête les données financières correspondant aux années 1984, 1985 et 1986. L'Office a donc procédé à la détermination des états des profits ou des pertes pour lesdites années. À ce stade-ci des procédures, la production des données de l'opération « Vic Port » jugées pertinentes doivent se rapporter, à tout le moins, à l'une des années de base. L'année 1986 nous paraît nécessaire pour nous permettre de procéder à un examen approfondi de la rentabilité financière de la subdivision concernée.

Compte tenu de la non-disponibilité des données financières pour l'année 1986, à la date où le procureur du CN nous écrivait, la présente ordonnance accordera un délai au CN pour computer ces informations et les produire. Selon l'expérience de l'Office, nous considérons qu'un délai de trois (3) semaines devrait être suffisant pour permettre au CN de cumuler les informations requises et les transmettre à l'Office. Sur réception

of destination outside a particular subdivision but which passes through the subdivision. We understand that the Commission considered this sort of traffic to be the same as bridge traffic, since the movements only transitted a particular subdivision in the corridor.

In the case before us, the situation is quite different. These are rail movements originating on the Danville Subdivision, and accordingly the financial information relating to income and costs for this operation must be considered, and therefore must be filed. Furthermore, CN should have included them with its application at the outset. We believe that it should be noted that CN's statistics concerning the traffic volume for the years prior to 1984 include the transportation of asbestos in box cars. This is the same merchandise being transported from the same subdivision, the only difference being the type of car.

As a result, we believe that it is necessary, if we are to make an informed final decision in this matter, that CN file the 1986 financial information. By filing the 1987 financial information, CN has not provided the necessary information for an in-depth examination of the profit or loss position of the Danville Subdivision for the period preceding the filing of this application. CN filed with its application the financial information relating to 1984, 1985 and 1986. The Agency therefore determined the profit or loss position for those years. At this stage in the proceedings the relevant information for the "Vic Port" operation must be filed for at least one of those base years. We believe that 1986 is necessary for us to conduct an in-depth examination of whether the subdivision in question is economic.

Given that the 1986 financial information was not available on the date that counsel for CN wrote to us, this order will give CN time to calculate the information and file it. It has been the Agency's experience that three weeks should be sufficient to permit CN to gather the required information and submit it to the Agency. On receipt of these documents the Agency will proceed in the same manner as it would have done if this financial

de ces documents, l'Office procédera de la même manière qu'il aurait procédé si ces données financières lui avaient été transmises initialement avec la requête.

Les documents de travail (« working papers ») à être déposés par le CN pour l'année 1986, en vertu de la présente décision, seront tenus pour confidentiels et le procureur du CN n'aura pas à transmettre copie de ces documents aux parties intervenantes, sauf quant à sa lettre de transmission. Cependant, conformément aux articles 163(1) et 170(2) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, l'Office rendra public, par transmission à toutes les parties ayant comparu aux audiences publiques, les résultats de la détermination financière effectuée par l'Office.

Nous ne pouvons retenir la demande de confidentialité faite par le procureur du CN autrement que pour les documents de travail émanant du CN. Après détermination par l'Office de l'état des profits ou des pertes résultant de l'exploitation de la subdivision Danville pour l'année 1986, incluant les recettes et frais du transport d'amiante par conteneurs, l'Office rendra public le compte rendu de sa détermination, de la même manière qu'il l'avait initialement fait.

Nous entendons accorder un délai aux intervenants pour faire valoir leurs représentations, s'ils le jugent à propos, relativement aux nouvelles données financières.

Les articles 160(7), 165(1) et 166 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* prévoient un délai à l'intérieur duquel l'Office doit procéder à rendre une décision. Il s'agit, selon nous, d'un délai indicatif, tel qu'interprété par les tribunaux supérieurs. Nous citons à cet égard l'arrêt de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Air Care Limited c. United Steelworkers of America* [1976] 1 R.C.S. 2, et l'arrêt de la Cour d'appel du Québec dans l'affaire *Jacques Gosselin c. General Motors du Canada* [1982] C.A. 385.

Le fait que le CN n'ait pas produit, dans le délai imparti, les données financières pour l'année 1986, et le fait que nous ayons statué, par la présente décision interlocutoire, sur la pertinence de ces données et sur l'importance d'en prendre connaissance avant de conclure sur le mérite de la présente requête en abandon, nous incite à étendre

information had been submitted to it initially with the application.

The working papers to be filed by CN for 1986 pursuant to this decision will be dealt with as confidential and counsel for CN will not have to provide a copy of these documents to the interveners, except for the covering letter. However, in accordance with sections 188(1) and 170(2) of the *National Transportation Act, 1987*, the Agency will make public the results of the Agency's financial determination to all parties who appeared at the public hearings.

We cannot agree to the request for confidentiality made by counsel for CN other than for the CN working papers. After the Agency has determined the 1986 profit or loss position resulting from the operation of the Danville Subdivision, including the income and costs associated with the transportation of asbestos in containers, the Agency will make public the results of its determination as it had done initially.

We intend to allow time for the interveners to make representations, if they so wish, in respect of the new financial information.

Sections 160(7), 165(1) and 166 of the *National Transportation Act, 1987* set out a time within which the Agency must make a decision. In our opinion, and in accordance with the interpretation of the higher courts, this is an indicative provision. On this point, we would cite the decision of the Supreme Court of Canada in *Air Care Limited v. United Steelworkers of America*, [1976] 1 S.C.R. 2, and the decision of the Quebec Court of Appeal in *Jacques Gosselin v. General Motors of Canada*, [1982] C.A. 385.

The fact that CN did not file the 1986 financial information within the time allowed, and the fact that this interlocutory decision sets out our ruling as to the relevance of this information and the importance of reviewing it before making a decision on the merits of this application for authority to abandon, lead us to extend the time so as to permit

le délai de manière à permettre qu'une décision finale éclairée puisse être rendue dans la présente affaire. Nous sommes cependant conscients qu'il nous faut procéder avec diligence et à l'intérieur de délais raisonnables.

Par ces motifs, le président désigné pour entendre la présente requête,

Raye le délibéré,

Ordonne à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de produire auprès de l'Office national des transports, au plus tard le 20 juillet 1988, ses documents de travail (« working papers ») pour l'année 1986 pour la subdivision Danville, comprenant d'une part, les recettes et les frais d'exploitation reliés au transport de conteneurs via les installations de « Vic Port » à Victoriaville, et, d'autre part, les états de recettes et de frais d'exploitation consolidés pour l'ensemble des opérations ferroviaires de la subdivision Danville, incluant « Vic Port » pour l'année 1986. Ces documents de travail devront comprendre les informations requises par les formulaires A2 à A5, B1 à B18, C5 et C6, et tout autre formulaire ou toute autre donnée financière permettant à l'Office de procéder à la détermination de l'état des profits ou des pertes de la subdivision Danville pour l'année 1986.

Les intervenants ayant comparu lors des audiences publiques tenues à Victoriaville les 14 et 15 juin 1988 auront jusqu'au 10 août 1988 pour faire valoir leurs représentations relativement aux nouvelles données financières pour l'année 1986, s'ils le jugent à propos. L'affaire sera alors prise en délibéré.

us to make an informed final decision in this matter. We are conscious, however, of the need to proceed with diligence within a reasonable time.

For these reasons, the chairman designated to hear this motion,

Cancels the taking under advisement,

Orders the Canadian National Railway Company to file with the National Transportation Agency by July 20, 1988 at the latest its 1986 working papers for the Danville Subdivision, including both income and operating costs relating to the transportation of containers via the "Vic Port" facilities at Victoriaville, as well as a consolidated statement of income and operating expenses for all railway operations in the Danville Subdivision, including "Vic Port", for 1986. These working papers should include the information requested on Schedules A2 to A5, B1 to B18, C5 and C6, and any other Schedule or other financial information that may assist the Agency in determining the profit or loss position of the Danville Subdivision for 1986.

The interveners who appeared at the public hearings held at Victoriaville on June 14 and 15, 1988 will have until August 10, 1988 to make submissions with respect to the new financial information for 1988 if they so wish. The matter will then be taken under reserve.

Relative à la demande déposée par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) en vue d'abandonner l'exploitation de la subdivision Chester entre le point milliaire 42,25 et le point milliaire 109,07, dans la province de la Nouvelle-Écosse;

Relative à une motion de la Bowater-Mersey Paper Company Ltd. en vue d'obliger le CN à produire certains documents.

RÉPERTOIRÉ : COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA - SUBDIV. CHESTER (RE)

Membres : Craig S. Dickson (Président du panel), Edward Weinberg et Edmund J. O'Brien
Décision n° : 193-R-1988
Date de la décision : le 1er août 1988
Dossier n° : 39310.275

Transport ferroviaire - Abandon d'un embranchement - Détermination des pertes réelles de la ligne ferroviaire - Avis de demande de production obligatoire de documents - Pratique et procédure - Pertinence des documents - Confidentialité des documents - Détermination provisoire des pertes réelles

À la suite du dépôt par le CN de la demande en rubrique, et avant que l'Office ne détermine les pertes réelles, conformément à la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987), la Bowater a déposé un avis d'opposition ainsi qu'un avis de demande de production obligatoire de certains documents tout en s'engageant à les garder confidentiels. En réponse à cette motion, le CN a refusé de produire les documents en raison de leur non-pertinence dans l'instance et de la confidentialité de certains d'entre eux.

Décision : L'Office a ordonné au CN de divulguer certains documents qu'il a jugé pertinents dans la détermination des pertes réelles ou pour d'autres déterminations stipulées dans la LNT 1987.

Les questions que l'Office devaient trancher étaient d'établir si un document était pertinent; s'il ne l'était pas, il n'en ordonnerait pas la divulgation. Cependant, s'il était pertinent, l'Office devait établir si le document était confidentiel; s'il ne l'était pas, l'Office en ordonnerait la divulgation. Cependant, s'il était confidentiel, l'Office a affirmé qu'il appliquerait les dispositions du par. 11(13)

In the matter of an application by Canadian National Railway Company to abandon its operations on the Chester Subdivision between Barry's Stillwater Marsh Mileage 42.25 and Liverpool Mileage 109.07, in the Province of Nova Scotia.

In the matter of a motion by Bowater-Mersey Paper Company Ltd. to compel production of certain documents by CN.

INDEXED AS: CANADIAN NATIONAL RAILWAY CO. - CHESTER SUBDIV. (RE)

Members: Craig S. Dickson (Panel-Chairman), Edward Weinberg and Edmund J. O'Brien
Decision No.: 193-R-1988
Date of Decision: August 1, 1988
File No.: 39310.275

Railway Transportation - Branch line abandonment - Determination of actual losses of railway line - Motion to compel production of documents - Practice and procedure - Relevancy of documents - Confidentiality of documents - Interim actual loss determination

Following filing of the above-mentioned application and prior to the Agency making its determination of actual losses pursuant to the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987), Bowater filed a notice of opposition together with a notice to compel production of certain documents with confidentiality. In response to this motion, CN opposed the production of the documents on the grounds that they were not relevant to the issues and secondly that some of them were of a confidential nature.

Decision: The Agency ordered CN to disclose certain relevant documents in its determination of actual losses and other determinations in accordance with the NTA, 1987.

The issues the Agency had to determine were: whether or not the documents were relevant; if they were not, the Agency would not order their release. If the documents were considered relevant, the Agency had to determine whether or not the documents were confidential; if not, the Agency would order their release. If the documents were considered confidential in nature, the

des *Règles générales de l'Office national des transports*, à savoir :

« a) que le document soit versé à un dossier confidentiel;

b) qu'une version abrégée ou une partie du document soit versée à ses archives publiques;

c) que le contenu du document soit divulgué au cours d'une audience à huis clos. »

Selon les cas, l'Office a ordonné au CN de divulguer certaines informations à la Bowater à condition que les personnes auxquelles seront remis les documents déposent, auprès de l'Office, un engagement de non-divulgation des documents à caractère confidentiel.

En vue de simplifier le processus de détermination des pertes réelles et de donner à tous les mêmes renseignements de base, l'Office a décidé de procéder à une détermination provisoire des pertes réelles, conformément au par. 40(2) de la LNT 1987.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 40(2), 162, 164, 165(1), 166, 167

Règles générales de l'Office national des transports, DORS/88-23, art. 11(13)

DÉCISION

Contexte

Le 18 juin 1988, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) déposait une demande en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Chester entre les points susmentionnés. Le 21 juin suivant, la Bowater-Mersey Paper Company Ltd. (Bowater) déposait un avis d'opposition ainsi qu'un avis de demande de production obligatoire de documents. Après avoir obtenu une prolongation, le CN a déposé, le 7 juillet, sa réponse à cette motion : il refuse de produire les documents exigés par la Bowater. À la requête de cette dernière, l'Office national des transports (Office) a décidé d'entendre la motion de vive voix, le 21 juillet 1988.

Agency would have to apply the test provided in subs. 11(13) of the *National Transportation Agency General Rules*, as follows:

"a) order the document not be placed on a public record but be placed on a confidential file;

b) order that an abridged version or part of the document be placed on the public record; or

c) order that the document be disclosed at the hearing to be conducted *in camera*."

On a case by case basis, the Agency ordered CN to disclose certain information to Bowater on condition that the persons to whom the documents would be submitted filed with the Agency a promise not to disclose any of the documents which were of a confidential nature.

In order to simplify the determination of actual loss process and in order that everyone have the same basic information in hand, the Agency decided to issue an interim actual loss determination pursuant to subs. 40(2) of the NTA, 1987.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 40(2), 162, 164, 165(1), 166, 167

National Transportation Agency General Rules, SOR/88-23, s. 11(13)

DECISION

Background

On June 18, 1988, the Canadian National Railway Company (CN) filed its application to abandon its Chester Subdivision between the above-mentioned locations. On June 21, 1988 Bowater-Mersey Paper Company Ltd. (Bowater) filed its notice of opposition together with its notice to compel production of documents. After having been granted an extension of time, CN filed its answer to the motion on July 7, 1988. It opposed the production of the documents required by Bowater. At the request of Bowater, the National Transportation Agency (Agency) decided to hear the motion orally on July 21, 1988.

La *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987) prévoit le traitement des demandes d'abandon en plusieurs étapes. Quiconque désire s'opposer à une demande d'abandon d'exploitation, pour des motifs se rapportant aux questions sujettes à l'examen prévu par l'article 167, peut le faire dans les soixante jours suivant la date de ladite demande. S'il n'y a pas d'opposition, l'Office ordonne l'abandon de l'embranchement visé, conformément à l'article 162. S'il y a opposition à la demande, l'Office détermine, le cas échéant, le montant des pertes réelles de la compagnie de chemin de fer qui sont attribuables à l'embranchement pour chaque exercice réglementaire, et il donne avis public de cette détermination ainsi que des critères principaux utilisés pour y arriver. Ensuite, en application de l'article 164, il décide si l'embranchement est rentable et s'il y a des motifs de croire qu'il puisse le devenir dans un avenir prévisible. Suivant le paragraphe 165(1), lorsqu'un embranchement n'est pas rentable et qu'il n'y a aucun motif de croire qu'il puisse le devenir dans un avenir prévisible, l'Office ordonne l'abandon de l'exploitation. Par ailleurs, selon l'article 166, si l'Office établit qu'un embranchement est rentable ou qu'il y a des motifs de croire qu'il le deviendra dans un avenir prévisible, il en ordonne l'abandon à moins qu'il détermine que l'intérêt public exige le maintien de l'exploitation. Pour déterminer s'il est dans l'intérêt public de poursuivre l'exploitation d'un embranchement, l'Office considère les facteurs stipulés à l'article 167, entre autres, les pertes réelles subies à l'égard de la ligne.

The *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) provides that an abandonment application will be treated in several steps. An application may be opposed within sixty days thereof on grounds related to the matters to be considered under section 167. Failing such an opposition the Agency shall order the operation of the branch line abandoned pursuant to section 162. If such an opposition is filed the Agency then shall determine the amount of actual loss, if any, attributable to the branch line in each of the prescribed financial years and cause public notice of such determination and of the principal factors applied in making that determination. In accordance with section 164, the Agency shall then determine whether the branch line is economic or uneconomic and whether there is a reasonable probability of its becoming economic in the foreseeable future. In accordance with subsection 165(1) where the line is uneconomic and there is no reasonable probability of its becoming economic in the foreseeable future, the Agency shall order the abandonment. In accordance with section 166, if the Agency determines that the line is economic or that there is a reasonable probability of its becoming economic in the foreseeable future, the Agency shall order the line abandoned unless it determines that the operation of the line is required in the public interest. In its determination of whether the line is required in the public interest the Agency shall consider certain factors provided for in section 167 one of which being the actual losses incurred in the operation of the line.

En ce qui concerne la subdivision Chester, la demande a été déposée, ainsi que des avis d'opposition, dont l'un par la Bowater. Cette dernière exige la production immédiate de documents pour lui permettre de s'opposer utilement à la demande. Plus précisément, elle demande à l'Office d'ordonner au CN de fournir à la Bowater copie de certains documents avant que l'Office ne détermine les pertes réelles, et elle s'engage à garder ces renseignements confidentiels. L'Office n'a pas encore déterminé les pertes réelles.

Concerning the Chester Subdivision, the application has been filed as well as some notices of opposition one of which being from Bowater. The Agency has yet to make its determination of actual losses. Bowater requests the production of the documents at this time to enable it to make a meaningful opposition to the application. It requests the Agency to order CN to communicate a copy of the documents to Bowater before the Agency makes its actual loss determination. Bowater undertakes to keep confidential the information received.

Le CN refuse de produire les documents exigés parce que ceux-ci n'ont pas de rapport avec l'instance et parce que certains d'entre eux sont confidentiels.

CN opposes the production of the documents on the grounds that they are not relevant to the issues and secondly that some of them are of confidential nature.

Questions

La première question que doit trancher l'Office est d'établir si un document est pertinent. Si le document sert à l'ONT dans la détermination des pertes réelles, ou dans les autres déterminations stipulées dans la LNT 1987 dont il est question précédemment, il sera jugé pertinent. Par contre, s'il n'est pas utile, l'Office n'en ordonnera pas la divulgation.

Si un document est jugé pertinent, la question suivante est de savoir s'il est confidentiel. S'il ne l'est pas, l'Office en ordonnera la divulgation; par contre, s'il l'est, l'Office appliquera les dispositions de l'article 11 de ses règles générales, plus précisément le paragraphe (13) qui se lit comme suit :

> « (13) Si l'Office estime, sur la foi de la documentation et des pièces à sa disposition, qu'un document visé par une demande de divulgation doit être traité confidentiellement en raison du préjudice direct que causerait vraisemblablement sa divulgation, il peut ordonner, selon le cas :
>
> a) que le document soit versé à un dossier confidentiel;
>
> b) qu'une version abrégée ou une partie du document soit versée à ses archives publiques;
>
> c) que le contenu du document soit divulgué au cours d'une audience à huis clos. »

Un document versé aux archives publiques peut être consulté par tous. Un document versé dans un dossier confidentiel ne peut être consulté par personne, sauf le personnel de l'Office. Un document divulgué au cours d'une audience à huis clos est communiqué selon les modalités établies par l'Office pour la circonstance. L'une des règles que peut imposer l'Office est que les parties autorisées à consulter le document gardent celui-ci confidentiel et ne divulguent les renseignements à personne.

Issues

The first issue the Agency has to determine is whether the document is relevant or not. If the document is used by the NTA in its determination of actual losses or in its other above-mentioned determinations in accordance with the NTA, 1987, the information will be considered relevant. If the document is not relevant, the Agency will not order its release.

If the document is considered relevant then the next question is whether the document is confidential or not. If the document is not confidential, the Agency will order its release. If the document is confidential in nature the Agency will apply the test provided for in section 11 of its General Rules and more specifically in subsection 13 thereof which reads as follows:

> "(13) Where the Agency is of the opinion that, based on all the materials before it, the specific direct harm likely to result from public disclosure of a document justifies a claim for confidentiality, the Agency may
>
> a) order the document not be placed on a public record but be placed on a confidential file;
>
> b) order that an abridged version or part of the document be placed on the public record; or
>
> c) order that the document be disclosed at the hearing to be conducted in camera."

A document placed on the public record is accessible to anybody. A document placed on a confidential file is not to be seen by anybody outside the Agency. A document disclosed at a hearing to be conducted in camera will be disclosed in accordance with the rules set by the Agency in that specific case. One rule the Agency may impose is that the parties having access to the document keep it confidential and do not disclose it to anybody else.

Analyse

La Bowater demande que soient produits les documents suivants :

1. Le détail du calcul des recettes et des dépenses, contenu dans l'État n° A-2, daté du 5 février 1988, qu'a déposé le demandeur auprès de l'Office national des transports pour les exercices 1984, 1985 et 1986, y compris l'ensemble des documents de travail, données, méthodes et postulats. Le détail du calcul des recettes et des dépenses relatives à la ligne pour l'exercice 1987, y compris l'ensemble des documents de travail, données, méthodes et postulats. La documentation relative à la ligne, indiquant le taux de rendement du capital utilisé pour les exercices 1984, 1985, 1986 (et 1987).

Les documents de travail du CN sont jugés pertinents puisque l'Office s'en sert pour la détermination des pertes réelles. Toutefois, l'Office est d'avis que la divulgation des données détaillées sur les coûts unitaires causerait vraisemblablement un préjudice direct au CN. Par conséquent, il ordonne au CN de divulguer ses documents de travail détaillant les frais précis pour la subdivision Chester, sauf ceux qui contiennent des coûts unitaires de ligne et hors-ligne.

2. Le détail des recettes des expéditions de la Bowater Mersey qui figurent dans l'État n° A-2, daté du 5 février 1988, pour les exercices 1984, 1985, 1986 (et 1987), y compris la liste des numéros de connaissements avec les dates et les recettes pour chaque chargement.

La Bowater a relevé un écart notable entre le montant total de ses paiements de transport au CN pour le nombre de tonnes de marchandises transportées sur la subdivision Chester et les chiffres donnés par le CN dans sa demande d'abandon.

La requête de la Bowater comporte deux aspects :

1. Le besoin de rapprocher les registres de la Bowater et ceux du CN en ce qui a trait au nombre réel de wagons et de tonnes de marchandises transportés pour la Bowater sur la subdivision Chester au cours des exercices 1984, 1985, 1986 et 1987;

Findings

Bowater has requested the production of the following documents:

1. Detailed documentation supporting calculation of revenues and costs, as presented in Statement No. A-2, dated February 5, 1988, filed by the Applicant with the National Transportation Agency, for the years 1984, 1985, 1986, including all working papers, data, methodology and assumptions. Detailed documentation supporting calculation of revenues and costs for the year 1987, relating to the Line, including all working papers, data, methodology, and assumptions. Documentation relating to the Line indicating the cost of capital rate used for each of the years 1984, 1985, 1986 (and 1987);

The CN working papers are considered relevant, as the Agency uses them to make its determination of the actual loss. Nevertheless, the Agency is of the view that the communication of detailed unit cost information is likely to cause CN specific direct harm. Accordingly, the Agency orders CN to release its working papers detailing line specific costs for the Chester Subdivision, but exclusive of the working papers including online and offline unit costs.

2. Details of the revenues for shipments of Bowater Mersey, as shown in Statement No. A-2, dated February 5, 1988, for the years 1984, 1985, 1986 (and 1987), including a listing of waybill numbers, dates and revenues for each shipment.

Bowater indicated a significant discrepancy between its total freight payments to CN, for tonnage moved on the Chester Subdivision, attributed to Bowater, by CN.

There are two aspects to the Bowater request:

1. A need to reconcile Bowater and CN records as to the actual number of Bowater cars and tonnage moved on the Chester Subdivision in each of the years 1984 to 1987;

2. La ventilation, selon la destination finale, des recettes de transport de marchandises de la division CN Rail, qui proviennent du trafic de départ et d'arrivée de la Bowater sur la subdivision Chester.

L'Office comprend que la Bowater ait besoin de comparer ses chiffres avec ceux du CN en ce qui a trait au nombre de wagons et de tonnes de marchandises transportés au cours de chacun des exercices compris entre 1984 et 1987 inclusivement. Le CN est disposé à fournir de l'aide pour ce rapprochement. L'Office est d'avis que le CN et la Bowater devraient procéder à cet exercice dans les plus brefs délais.

Par ailleurs, l'Office croit que la divulgation de la répartition des recettes du trafic interréseau du CN causerait vraisemblablement un préjudice direct au transporteur sur les plans du barème de prix de transport de marchandises offert à d'autres producteurs de pâtes et papiers et des relations commerciales avec les transporteurs ferroviaires des États-Unis. Par conséquent, l'Office n'exige pas du CN qu'il divulgue ces renseignements. Par contre, il croit que la Bowater a droit d'obtenir, par vérification, l'assurance que les recettes attribuées par le CN à la subdivision Chester sont raisonnables, exactes et conformes au trafic acheminé.

Par conséquent, le personnel compétent de l'Office sera chargé de rencontrer le CN pour examiner les pièces justificatives et d'autres renseignements confidentiels, comme l'itinéraire d'acheminement précis des chargements (en tonnes), la ventilation réelle des prix pour le transport interréseau des marchandises et tout autre renseignement nécessaire pour évaluer les recettes de transport de marchandises qu'a tirées le CN des chargements de départ et d'arrivée de la Bowater sur la subdivision Chester. Le personnel de l'Office, avec toute l'aide nécessaire du CN, évaluera lui-même les recettes de transport de marchandises effectivement attribuables à la subdivision Chester pour les exercices compris entre 1984 et 1987 inclusivement, et il en fera rapport à l'Office, pour approbation. Une fois approuvé par l'Office, ce calcul des recettes tirées du transport sur la subdivision sera considéré comme la détermination des recettes pour la subdivision Chester.

2. Details of the CN Rail division of freight revenues to ultimate destination, generated by Bowater traffic originating or terminating, on the Chester Subdivision.

The Agency understands Bowater's need to reconcile its figures on cars and tonnage shipped with those of CN, for each of the years 1984 to 1987. CN indicated its willingness to assist in the reconciliation. We believe that CN and Bowater should attempt this reconciliation of data at the earliest possible opportunity.

The Agency is of the view that the disclosure of CN revenue divisions on interlined traffic is likely to result in specific direct harm to CN, relative to its freight rate structure to other pulp and paper producers and to commercial relationships with U.S. rail carriers. Accordingly, the Agency will not require CN to disclose this information. We do, however, believe that Bowater is entitled to verification and assurance that the revenues attributable to the Chester Subdivision by CN are reasonable, accurate and representative of the traffic moved.

Accordingly, we will direct appropriately qualified Agency staff to meet with CN to examine their records and such other confidential data such as specific tonnage routing, actual freight rate divisions for interline movements and any other relevant information necessary to assess CN freight revenues with respect to Bowater's inbound and outbound traffic related to the Chester Subdivision. Staff, with such assistance from CN as is necessary, will independently assess the appropriate freight revenues attributable to the Chester Subdivision for the years 1984 to 1987 and report same to the Agency for approval. Once approved by the Agency, said findings on revenues attributable to Bowater traffic on the Chester Subdivision will be binding as the revenue determination for the Chester Subdivision.

3. Le détail du service ferroviaire sur l'actuelle subdivision Chester et du service qui sera fourni sur le tronçon restant, advenant l'abandon de l'exploitation de la ligne à l'ouest du point milliaire 42,25.

L'Office juge ces documents pertinents dans l'instance et note que le CN n'a pas demandé qu'ils soient traités de façon confidentielle. Par conséquent, il ordonne au CN de les divulguer à la Bowater.

4. La composition et le point d'attache des équipes de train préposées au service sur la subdivision Chester et le détail des engagements contractuels (parcours garantis, etc.)

L'Office considère ces documents comme pertinents dans l'instance et note que le CN n'a pas demandé qu'ils soient traités de façon confidentielle. Par conséquent, il ordonne au CN de les divulguer à la Bowater.

5. La composition, le point d'attache et les engagements contractuels des équipes de train qui assureront le service sur le reste de la subdivision Chester, advenant l'abandon de l'exploitation de la ligne.

L'Office est d'avis que ces documents sont pertinents dans l'instance et note que le CN n'a pas demandé qu'ils soient traités de façon confidentielle. Par conséquent, il ordonne au CN de les divulguer à la Bowater.

6. Les modalités des arrangements de location des wagons couverts que le CN fournit actuellement à la Bowater.

L'Office est d'avis que ces documents sont pertinents. Le CN les dit confidentiels, mais l'Office croit que leur divulgation ne causera pas un préjudice direct au transporteur. Par conséquent, il en ordonne la divulgation.

7. La ventilation et les coûts directs liés à l'entretien reporté de la subdivision Chester à l'ouest du point milliaire 42,25.

L'Office note que la Bowater est satisfaite de la réponse que lui a donnée le CN.

3. Details of train service on the existing Chester Subdivision and of that which will be provided to service the remaining portion of the Chester Subdivision should the Line west of Mile 42.25 be abandoned.

The Agency is of the view that these documents are relevant to the proceedings and notes that CN has not requested the treatment of these documents as confidential. Therefore the Agency orders CN to disclose this information to Bowater.

4. Makeup and base of train crew used in train service on present Chester Subdivision. Specifics of contractual commitments (mileage guarantees, etc.).

The Agency is of the view that these documents are relevant to the proceedings and notes that CN has not requested the treatment of these documents as confidential. Therefore the Agency orders CN to disclose this information to Bowater.

5. Makeup, base and contractual commitments for train crews who would service residual Chester Subdivision if the Line were abandoned.

The Agency is of the view that these documents are relevant to the proceedings and notes that CN has not requested the treatment of these documents as confidential. Therefore the Agency orders CN to disclose this information to Bowater.

6. Specifics of lease arrangements for Railbox cars which are presently supplied by the Applicant to the Respondent.

The Agency is of the view that these documents are relevant. CN has claimed confidentiality of these documents but the Agency is of the view that no specific direct harm is likely to result to CN from their disclosure. Therefore CN is ordered to disclose these documents.

7. Details and direct costs associated with deferred maintenance for the Chester Subdivision west of Mile 42.25.

The Agency notes that Bowater has been satisfied with the answer given by CN.

8. La copie de la correspondance relative aux négociations avec les usagers de la ligne depuis 1980.

L'Office est d'avis que ces documents sont pertinents. Le CN les dit confidentiels, et l'Office croit que leur divulgation causera vraisemblablement un préjudice direct au CN et à certains de ses clients. Par ailleurs, la Bowater peut se mettre en rapport direct avec les divers clients du CN pour obtenir l'information recherchée. Par conséquent, l'Office n'ordonne pas au CN de les divulguer. Néanmoins, il s'attend à ce que le transporteur dépose, au cours de l'instance d'abandon, de l'information pertinente concernant son programme de marketing pour cette ligne. L'Office s'attend aussi à ce que les intervenants lui fournissent tout renseignement utile dont ils disposent sur ce point.

8. Copies of correspondence respecting negotiations with users of the Line since 1980.

The Agency is of the view that these documents are relevant. CN has claimed confidentiality of these documents and the Agency is of the view that their disclosure is likely to cause specific direct harm to CN and some of its clients. Furthermore, Bowater has the possibility to contact CN's clients individually and directly to get the required information. Therefore the Agency will not order CN to disclose these documents. The Agency nevertheless expects CN to file in the course of the abandonment proceedings relevant information about its marketing program on this line. The Agency also expects the intervenors to provide the Agency with any information it would have on this question.

9. Le rapprochement des états à jour des recettes et des dépenses, ainsi qu'un état estimatif des pertes de la ligne qui ont déjà été fournis, à savoir :

l'estimation de 600 000 $ de pertes annuelles fournie par Yves Bourdon, directeur régional de l'Exploitation et du Marketing pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, à une réunion des usagers tenue le 19 novembre 1987;

l'estimation de 500 000 $ de pertes annuelles présentée par Marvin Blackwell, directeur régional pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, à une réunion tenue le 16 février 1988 à Halifax.

L'Office note que la Bowater est satisfaite de la réponse fournie par le CN.

9. Reconciliation of current statements of revenues and costs with estimates of loss on the Line which have previously been provided, namely:

estimate of $600,000.00 loss per annum provided at a users' meeting held on November 19, 1987 by Yves Bourdon, Regional Manager, Operations and Marketing for the Canadian National Railway;

estimate of $500,000.00 loss per annum presented by Marvin Blackwell, Regional Manager of the Canadian National Railway, at a meeting held on February 16, 1988 in Halifax.

The Agency notes that Bowater has been satisfied with the answer given by CN.

10. La documentation montrant la méthode de calcul des estimations du tonnage nécessaire pour atteindre le seuil de rentabilité de la ligne, estimations qui ont été présentées antérieurement à la Bowater.

L'Office note que la Bowater est satisfaite de la réponse fournie par le CN.

10. Documentation showing method of calculation of estimates of break-even tonnage on the Line previously presented to the Respondent.

The Agency notes that Bowater has been satisfied with the answer given by CN.

11. Des copies des documents portant sur les perspectives de reprise économique pour la ligne.

L'Office note que la Bowater est satisfaite de la réponse fournie par le CN.

11. Copies of documents respecting prospects for financial turnaround on the Line.

The Agency notes that Bowater has been satisfied with the answer given by CN.

12. Les rapports annuels présentés à la Commission canadienne des transports par le demandeur pour les années 1984, 1985, 1986 (et 1987).

L'Office a dûment pris en considération une demande de renseignements semblable concernant l'instance d'abandon de l'embranchement Tidewater/Cowichan. Dans ce dernier cas, le CN a divulgué à M. Edsforth, sous réserve d'une entente de confidentialité, les éléments suivants

> L'annexe 8 - Investissements dans la propriété du chemin de roulement et du matériel - Chemin de fer, et
>
> L'annexe 11 - Dépréciation cumulative - Chemin de roulement et matériel.

du rapport annuel pour 1979 déposé par le CN au Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports.

Toutefois, dans le cas présent, la Bowater n'a pas encore convaincu l'Office de son besoin pour ces documents, ni de leur utilité dans l'instance. M. Edsforth a indiqué qu'il les utiliserait probablement dans le cours de son analyse, mais il n'a pu préciser comment. Par conséquent, l'Office n'ordonne pas au CN de divulguer ces documents.

13. Tous les documents faisant mention de l'abandon de la ligne par le demandeur.

L'Office considère que cette requête n'est ni précise ni réalisable. Demander au CN de passer en revue tous ses dossiers pour y trouver toutes les mentions relatives à l'abandon de la subdivision Chester lui imposerait un fardeau excessif. Vu le caractère vague de cette requête, l'Office est d'avis que la Bowater n'a pas démontré l'utilité de ces documents. Par conséquent, il n'ordonne pas au CN de les divulguer.

14. Les états des recettes et des dépenses et les pertes réelles pour l'embranchement exploité par le demandeur entre Lunenburg et Blue Rocks, en Nouvelle-Écosse.

L'Office est d'avis que ces documents sont pertinents dans l'instance et note que le CN n'a pas

12. Annual Reports to the Canadian Transport Commission of the Applicant for the years 1984, 1985, 1986 (and 1987).

The Agency has taken due note of a similar request for information in the matter of the Tidewater/Cowichan branchline abandonment proceeding. In that case, Canadian National disclosed

> Schedule 8 - Investment in Road and Equipment Property - Rail; and
>
> Schedule 11 - Accrued Depreciation - Road and Equipment

of the 1979 Canadian National Railways' Annual Report to the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission to Mr. Edsforth, under confidential agreement.

Nevertheless, in the present case, Bowater has yet to convince the Agency of their need for these documents or of their relevancy to these proceedings. Mr. Edsforth indicated that he would probably use them in the course of his analysis, but failed to be specific as to how. Accordingly, the Agency will not order CN to disclose these documents.

13. All documents containing any reference to abandonment of the Line by the Applicant.

The Agency considers this request to be not specific and not manageable. Asking CN to review all its files to find any reference to the abandonment of the Chester Subdivision would be too heavy a burden placed upon CN. Considering the unspecific character of this request the Agency is of the view that Bowater has not demonstrated the relevance of these documents. Therefore it shall not order CN to disclose them.

14. Statements of revenue and cost and actual loss associated with the spur line operated by the Applicant from Lunenburg to Blue Rocks, Nova Scotia.

The Agency is of the view that these documents are relevant to the proceedings and notes that CN

demandé qu'ils soient traités de façon confidentielle. Par conséquent, il ordonne au CN de les divulguer.

Conclusions

L'Office, pour ces motifs, ordonne au CN par les présentes de divulguer l'information décrite dans les paragraphes précédents.

Les documents que le CN est tenu de divulguer doivent être remis à M. Ronald Pugsley, avocat de la Bowater, au cours des deux semaines suivant la date de la présente décision, sous réserve que MM. Pugsley et John Edsforth, conseiller, déposent tous deux auprès de l'Office, au moyen du formulaire ci-joint, un engagement établissant que ni l'un ni l'autre ne divulguera aucun des documents de nature confidentielle, et en signifient copie au CN. La Bowater aura dès lors deux semaines pour formuler d'autres observations au sujet de la demande.

Pour ce qui est de la requête de la Bowater demandant que l'Office ne détermine pas les pertes réelles avant qu'elle ait eu l'occasion de formuler ses observations, l'Office est d'avis qu'une détermination provisoire simplifierait le processus. En effet, la détermination de l'Office diffère de la méthode du CN pour l'établissement des pertes et serait utile puisqu'elle donnerait à tous les mêmes renseignements de base. De plus, au cours de sa détermination, l'Office pourrait vraisemblablement refuser certains chiffres, ce qui pourrait simplifier la tâche à la Bowater dans la préparation de ses observations. Par conséquent, l'Office décide d'exercer les attributions que lui confère le paragraphe 40(2) de la LNT 1987 et de procéder à une détermination provisoire des pertes réelles d'ici peu.

has not requested the treatment of these documents as confidential. Therefore the Agency orders CN to disclose this information.

Conclusions

For the above mentioned reasons, the Agency hereby orders CN to disclose the information as above indicated.

The documents that the Agency orders CN to disclose shall be submitted to Mr. Ronald Pugsley, solicitor, counsel to Bowater, within two weeks from the date of this decision, provided Mr. Pugsley and Mr. John Edsforth, consultant, have both filed with the Agency and copied to CN an undertaking, in the form attached, that neither of them will disclose any of the documents which is of its nature confidential. Bowater shall then have two weeks to further comment on the application.

As to Bowater's request that the Agency makes no determination of actual loss before Bowater has been given an opportunity to comment, the Agency is of the view that a preliminary determination would simplify the process. The Agency's determination does not follow the same format as the CN submission of claimed losses and would be useful in order that everybody have the same basic information in hand. Furthermore in the course of its determination the Agency might well disallow certain figures, in which case Bowater's task in filing its comments would be simplified. The Agency has therefore decided to use its powers under subsection 40(2) of the NTA, 1987 to issue an interim actual loss determination in the near future.

ANNEXE

COMPARUTION ET ENGAGEMENT

Je comparais en qualité d'avocat de :

partie devant l'Office dans l'instance visée.

Je m'engage par les présentes :

1. à garder confidentielle toute information ou preuve reçue au cours de l'enquête faite par l'Office, si la nature en est confidentielle;

2. à ne pas copier ou reproduire les documents confidentiels sans obtenir au préalable l'autorisation de l'Office;

3. à retourner à l'avocat de l'Office, à la fin de l'audience, toute l'information confidentielle, y compris les notes prises au cours des séances à huis clos.

Signature :

Nom (en lettres moulées) :

Entreprise :

Fait à ( ), le 1988.

ANNEX

APPEARANCE AND UNDERTAKING

I appear as counsel for:

a participant before the Agency in the present matter.

I hereby undertake that:

1. I will maintain the confidentiality of any information or evidence that I receive during the course of the Agency's investigation and which is in its nature confidential;

2. I will not copy or reproduce such confidential documentation without prior approval from the Agency; and

3. I will return all confidential information including any notes taken during the in camera proceedings to the Legal Counsel of the Agency at the end of the hearing.

Signature:

(Print) Name:

Firm:

Done at , , on 1988.

Relative à la demande déposée par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada en vue d'abandonner l'exploitation de la subdivision Chester entre le point milliaire 42,25 et le point milliaire 109,07, dans la province de la Nouvelle-Écosse;

Relative à une motion de la Bowater-Mersey Paper Company Ltd. en vue d'obliger le CN à produire certains documents.

RÉPERTORIÉ : COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA - SUBDIV. CHESTER (RE)

Date de la lettre-décision : le 19 août 1988
Dossier n° : 39310.275

Transport ferroviaire - Lettre-décision - Clarification d'une décision - Erreur cléricale

Décision : Cette lettre-décision clarifie la décision n° 193-R-1988 de l'Office en supprimant les mots « détaillant les frais précis ».

Décision et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Décision de l'ONT n° 193-R-1988, datée du 1er août 1988

LETTRE-DÉCISION

L'Office national des transports désire faire une clarification à la décision n° 193-R-1988 du 1er août 1988, nécessaire suite à une erreur cléricale. Au titre « Analyse », la dernière phrase du deuxième paragraphe de la première demande devrait se lire ainsi :

> « Par conséquent, il ordonne au CN de divulguer ses documents de travail pour la subdivision Chester, sauf ceux qui contiennent des coûts unitaires de ligne et hors-ligne. »

Le CN est tenu de se conformer à cette décision dans la semaine suivant la date de cette lettre pourvu que Messieurs Pugsley et Edsforth aient déposé auprès de l'Office et signifié au CN leur engagement.

In the matter of an application by Canadian National Railway Company to abandon its operations on the Chester Subdivision between Barry's Stillwater Marsh Mileage 42.25 and Liverpool Mileage 109.07, in the Province of Nova Scotia.

In the matter of a motion by Bowater-Mersey Paper Company Ltd. to compel production of certain documents by CN.

INDEXED AS: CANADIAN NATIONAL RAILWAY CO. - CHESTER SUBDIV. (RE)

Date of Letter-decision: August 19, 1988
File No.: 39310.275

Railway transportation - Letter-decision - Clarification of decision - Clerical mistake

Decision: This letter-decision clarified NTA decision No. 193-R-1988 by deleting the words "detailing line specific costs".

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

NTA Decision No. 193-R-1988, dated August 1, 1988

LETTER-DECISION

The National Transportation Agency wishes to issue a clarification of Decision No. 193-R-1988 dated August 1, 1988 made necessary by a clerical mistake. On page 2, in the last paragraph, the last sentence should read:

> "Accordingly, the Agency orders CN to release its working papers for the Chester Subdivision, but exclusive of the working papers including online and offline unit costs."

CN is to comply with this Decision within one week from the date of this letter, providing that Mr. Pugsley and Mr. Edsforth have filed with the Agency and served on CN the completed undertakings.

Relative à la demande déposée par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision St-Raymond situé entre Hedley (p.m. 2,62) et Jackson's (p.m. 36,50), soit une distance totale de 33,88 milles, dans la province de Québec.

RÉPERTORIÉ : COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA - SUBDIV. ST-RAYMOND (RE)

Membres : Edward Weinberg et Edmund J. O'Brien
Arrêté n° : 1988-R-1085
Date de l'arrêté : le 30 novembre 1988
Décision n° : 445-R-1988
Date de la décision : le 30 novembre 1988
Dossier n° : 39310.264

Transport ferroviaire - Abandon - Embranchement non rentable - Motifs de croire que la ligne devienne rentable dans un avenir prévisible - Intérêt public - Implication militaire

Cette demande en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision St-Raymond a été déposé, conformément à l'art. 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, en décembre 1987. La demande fut cependant examinée par l'Office étant donné l'entrée en vigueur de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987).

Dans sa demande, le CN a soutenu que l'embranchement était situé dans une région où il n'y a eu aucune augmentation de trafic, ni projet important de développement industriel susceptible de nécessiter des services de transport ferroviaire à long terme.

En opposition, les intervenants ont exprimé certaines préoccupations quant au niveau de service inadéquat offert aux industries de la région, au rôle important de l'embranchement pour ce qui est d'intéresser des industries à s'établir dans le parc, au temps de réponse insuffisant pour les parties intéressées, à l'accroissement de la circulation des camions sur les routes causé par l'abandon du service ferroviaire, ce qui aurait pour effet d'accélérer la détérioration du réseau routier.

Le ministère de la Défense nationale (MDN) a soutenu que l'embranchement était nécessaire à l'intérêt public pour le transport de matériel militaire en temps de paix et, si nécessaire, en temps de guerre. Le transport de ce matériel sur route créerait des problèmes de circulation

In the matter of the application by the Canadian National Railway Company for authority to abandon the operation of the portion of the St-Raymond Subdivision from Hedley (M. 2.62) to Jackson's (M. 36.50), a total distance of 33.88 miles in the Province of Quebec.

INDEXED AS: CANADIAN NATIONAL RAILWAY CO. - ST-RAYMOND SUBDIV. (RE)

Members: Edward Weinberg and Edmund J. O'Brien
Order No.: 1988-R-1085
Date of Order: November 30, 1988
Decision No.: 445-R-1988
Date of Decision: November 30, 1988
File No.: 39310.264

Railway transportation - Abandonment - Uneconomic branch line - Reasonable probability of the line becoming economic in the foreseeable future - Public interest - Military implication

This application for authority to abandon the operation of the St-Raymond Subdivision was filed pursuant to s. 253 of the *Railway Act* in December 1987. The application was nevertheless considered by the Agency considering the coming into force of the *National Transportation Act, 1987*, (NTA, 1987).

In support of its application, CN submitted that the branch line was situated in an area where there existed no forecast traffic increases and there was no major industrial development that would require long term railway services.

In opposition, the intervenors submitted concern over the inadequate service being offered to the area's industries, that the rail line was important to attract potential industries to the area, that there had been insuffficent time for interested parties to respond, and that abandonment would increase industrial highway truck traffic and accelerate deterioration of the road network.

The Department of National Defence opposed the application on the basis that the line was required in the public interest to move military equipment in peacetime and, if necessary, in time of hostilities. The road transportation of this equipment would disrupt local traffic

locale et pourrait endommager la surface du réseau routier. De plus, des sommes importantes ont également déjà été consacrées pour l'installation et l'entretien d'un embranchement de raccordement à Valcartier pour la desserte de ses installations.

Décision : L'Office a ordonné au CN de poursuivre l'exploitation de l'embranchement, mais permettant qu'un réexamen de la demande soit fait, conformément à l'art. 171 de la LNT 1987.

Premièrement, l'Office a déterminé, d'après les faits, que l'exploitation de l'embranchement n'était pas rentable durant les exercices financiers prescrits. L'Office a cependant déterminé qu'étant donné le modèle de trafic offert par le ministère de la Défense nationale, il était fort probable que l'embranchement continue à ne pas être rentable à certains moments, et à l'être à d'autres occasions. Par conséquent, l'Office a affirmé qu'il y avait des motifs de croire que son exploitation puisse devenir rentable dans un avenir prévisible. Étant donné cet état de chose, et compte tenu de l'art. 166 de la LNT 1987, l'exploitation de l'embranchement devait être abandonnée à moins que l'intérêt public n'en nécessiterait le maintien. Pour déterminer l'intérêt public, l'Office a souligné que les manœuvres militaires se dérouleraient à quelques années d'intervalle et que les recettes enregistrées pour les exercices financiers réglementaires couvriraient les dépenses d'exploitation de l'embranchement. Pour ces motifs, l'Office a donc conclu qu'il était dans l'intérêt public de poursuivre l'exploitation de l'embranchement.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 157, 160(7), 161, 163, 164, 166, 167, 171, 174

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2, art. 253

Règlement sur le calcul des frais ferroviaires, DORS/80-310

DÉCISION

Historique de la demande

Le 18 décembre 1987, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (Canadien National) a déposé une demande auprès de la Commission canadienne des transports, conformément à l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision St-Raymond situé entre Hedley (p.m. 2,62) et Jackson's (p.m. 36,50),

and would result in damage to the road system. Further, significant funds were also spent to install and maintain a connecting spur line to Valcartier to service their facilities.

Decision: The Agency ordered CN to retain the operation of the branch line and permitted abandonment reconsideration pursuant to s. 171 of the NTA, 1987.

The Agency first determined on the basis of the evidence that the branch line was uneconomic in the prescribed financial years. Given the varied use by the Department of National Defence, the branch line would likely continue to be uneconomic on a cyclical basis, and economic in other times. Accordingly, the Agency was of the view that there was a reasonable probability of the line becoming economic in the foreseeable future. Having made this determination and considering s. 166 of the NTA, 1987, the Agency must determine if the line is required in the public interest. In considering the public interest, the Agency noted that military exercises could occur every few years, and would generate sufficient revenues to cover the operating costs of the line. For this reason, the Agency concluded that it would be in the public interest to retain the operation of the branch line.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 157, 160(7), 161, 163, 164, 166, 167, 171, 174

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 253

Railway Costing Regulations, SOR/80-310

DECISION

History of application

On December 18, 1987, the Canadian National Railway Company (Canadian National) applied to the Canadian Transport Commission pursuant to Section 253 of the *Railway Act* for authority to abandon the operation of the portion of the St-Raymond Subdivision from Hedley (M. 2.62) to Jackson's (M. 36.50), a total distance of 33.88 miles in the Province of Quebec.

soit une distance totale de 33,88 milles, dans la province de Québec.

Étant donné que la Commission n'avait pas rendu de décision à l'égard de la demande à la date à laquelle la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34 (LNT 1987) est entrée en vigueur, la demande doit maintenant être examinée par l'Office national des transports (Office), conformément au paragraphe 160(7) de la LNT 1987.

Historique de la ligne

Le 5 avril 1869, The Quebec and Gosford Railway Company était constituée en société en vue de la construction d'une voie ferrée de Québec jusqu'à la rivière St-Charles et, de là, en direction nord-ouest, jusqu'au canton de Gosford. Le 24 décembre 1870, la nouvelle raison sociale « Compagnie de chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean » était adoptée.

Les divers tronçons de cette voie ferrée ont été terminés et ouverts à la circulation aux dates suivantes :

De Loretteville Jct. à Lac St-Joseph	18,17 milles	9 juillet 1881
Du Lac St-Joseph à St-Raymond	13,19 milles	3 novembre 1881
De Québec à Whitehouse	10,90 milles	1er juillet 1890

Le 12 juin 1914, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord achetait pour 4 002 800 $ du capital-actions de la Compagnie de chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean.

Au moment du fusionnement de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord et de 16 autres compagnies, sous la raison sociale « Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada », le 11 juin 1956, le capital-actions de la Compagnie de chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, qui appartient à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, est devenu la propriété de la nouvelle compagnie.

Since the Commission had not rendered a decision on the application on the date on which the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34 (NTA, 1987) came into force, by virtue of subsection 160(7) of the NTA, 1987 the application must now be considered by the National Transportation Agency (Agency).

History of the line

On April 5, 1869, The Quebec and Gosford Railway Company was incorporated to construct a railway from Quebec City up the St-Charles River and northwesterly to the Township of Gosford. On December 24, 1870 the name was changed to "The Quebec and Lake Saint-John Railway Company".

The railway was completed and opened for traffic as follows:

Loretteville Jct. to Lake St-Joseph	18.17 miles	July 9, 1881
Lake St-Joseph to St-Raymond	13.19 miles	Nov. 3, 1881
Quebec to Whitehouse	10.90 miles	July 1, 1890

On June 12, 1914 the Canadian Northern Railway Company acquired capital stock of The Quebec and Lake Saint-John Railway Company in the amount of $4,002,800.

Upon amalgamation of the Canadian Northern Railway Company and 16 other companies into one company under the name "Canadian National Railway Company" on June 11, 1956 the capital stock of The Quebec and Lake Saint-John Railway Company which was held by the Canadian Northern Railway Company became the property of the newly amalgamated company.

Emplacement

Une carte de la région figure à l'appendice A.

La subdivision St-Raymond prend naissance au bassin Louise, point milliaire 0,30, au raccordement avec l'entrée de la gare de triage de Limoilou et de la subdivision Bridge. L'embranchement s'étend jusqu'à Rivière-à-Pierre, au point milliaire 56,30.

Le tronçon de la subdivision visé par la demande est compris entre les points milliaires 2,62 et 36,50. Les gares situées en bordure de l'embranchement sont les suivantes : Loretteville, Val Rose, Valcartier, Duchesnay, Bourg Louis, St-Raymond et Jackson's.

État de la voie

En général, l'embranchement est considéré comme étant dans un état passable. La voie se compose principalement de rails de 100 livres, en bon état, et de rails de 85 livres sur une distance de 0,7 mille, dont l'état est passable. Les traverses sont pour la plupart en bon état et 30 p. 100 d'entre elles sont dans un état passable. Le ballast est médiocre.

Il existe 10 ponts dont l'état varie de médiocre à passable ainsi que deux chevalets dont l'état est médiocre dans un et passable dans l'autre. L'état des ponceaux de cet embranchement varie de médiocre à bon. De plus, il existe en bordure de l'embranchement divers bâtiments de la compagnie de chemin de fer dont l'état varie de médiocre à passable.

Description du service

Le service sur le tronçon visé par la demande est actuellement offert « au besoin ». Les trains ne peuvent circuler à plus de 10 mi/h entre les points milliaires 2,62 et 17,10. Le poids maximal brut permis par wagon complet chargé est de 251 000 livres. La voie est considérée comme impraticable entre les points milliaires 3,50 et 36,50; les trains et les locomotives ne doivent pas y circuler, à moins d'y être autorisés par un agent de transport.

Location of the line

A map of the area is attached as Appendix A.

The St-Raymond Subdivision commences at Bassin Louise, Mileage 0.30 where it junctions with the entrance to Limoilou Yard and the Bridge Subdivision. The line then extends to Rivière-à-Pierre at Mileage 56.30.

The portion of the subdivision that is covered in this application is situated between mileages 2.62 to 36.50. The stations situated on the branch line are Loretteville, Val Rose, Valcartier, Duchesnay, Bourg Louis, St-Raymond and Jackson's.

Condition of the track

The general condition of the line is considered fair. The track consists mainly of 100 lb. rail in good condition with 0.7 miles of 85 lb. rail in fair condition. Ties are mostly in good condition with about 30% in fair condition. Ballast is in poor condition.

There are 10 bridges in poor to fair condition and 2 trestles, one in poor and one in fair condition. Culverts along the line are in poor to good condition. Various railway buildings are also found along the track, and are in poor to fair condition.

Description of the service

Current service over the portion proposed for abandonment is on an "as required" basis. Trains are restricted to a speed of 10 mph. between mileages 2.62 and 17.10. The maximum gross weight permitted per carload including contents is 251,000 lbs. Track is considered impassable from mileage 3.50 to 36.50 and train and engine movements must not be made unless authorized by a transportation officer.

Trafic par wagon complet

Le trafic reçu et le trafic expédié sur cette subdivision se composent de véhicules militaires, de munitions et d'explosifs ainsi que de bois d'œuvre. Le tableau qui suit fournit le détail du trafic par wagon complet acheminé sur l'embranchement pour les années 1984 à 1986. L'augmentation marquée du trafic en provenance de Valcartier en 1985 est due au transport de matériel militaire destiné aux manœuvres des Forces armées canadiennes. Ce genre de déplacement a lieu à intervalles de quelques années.

Relevé du trafic
Subdivision St-Raymond de la
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
de Hedley (p.m. 2,62) à Jackson's (p.m. 36,50)
(wagons complets)

	Loretteville		Valcartier		St-Raymond		
	Reçu	Expédié	Reçu	Expédié	Reçu	Expédié	Total
1984	-	-	69	102	49	56	276
1985	-	-	503	488	75	11	1 077
1986	1	-	162	103	71	33	370

Pertes réelles

Lorsqu'une demande fait l'objet d'une opposition en vertu de l'article 161, l'Office, conformément à l'article 163 de la LNT 1987, publie un état des pertes réelles subies dans l'exploitation de l'embranchement visé.

Les calculs pour 1985 et 1986 sont fondés sur un mémoire préliminaire et fournis à titre d'indication de la tendance continue des pertes réelles subies dans l'exploitation de l'embranchement. Les pertes réelles déterminées par l'Office national des transports, conformément aux dispositions du *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et de l'article 157 de la LNT 1987 pour les années 1984 à 1986, figurent dans le tableau qui suit :

Année	Dépenses $	Recettes $	Pertes réelles $	Wagons complets
1984	1 043 968	747 694	296 274	2 276
1985*	2 778 011	3 783 788	(1 005 777)	1 077
1986*	1 179 649	723 347	456 302	370

* Selon un mémoire préliminaire.

Carload traffic

Both inbound and outbound traffic handled on this subdivision consist of military vehicles, ammunition and explosives and lumber. The following table indicates carload traffic handled on this branch line for the period 1984 - 1986. The noticeable increase in traffic in 1985 from Valcartier represents a movement of military equipment for use by the Canadian Armed Forces in military exercises. This type of movement occurs every few years.

Summary of Traffic
The Canadian National Railway Company's
St-Raymond Subdivision
Hedley (M. 2.62) to Jackson's (M. 36.50)
(in carloads)

	Loretteville		Valcartier		St-Raymond		
	In	Out	In	Out	In	Out	Total
1984	-	-	69	102	49	56	276
1985	-	-	503	488	75	11	1,077
1986	1	-	162	103	71	33	370

Actual losses

Where an application is opposed under section 161, the Agency in accordance with section 163 of the NTA, 1987 issues a statement of actual loss incurred in respect of the subject branch line operation.

The determinations for 1985 and 1986 were based on a preliminary submission and have been provided to indicate the continuing trend of actual losses incurred in the operation of this line. The "Actual Losses" as determined by the National Transportation Agency, pursuant to the provisions of the *Railway Costing Regulations* and section 157 of the NTA, 1987 for the years 1984 through 1986 are shown in the following Table:

Year	Costs $	Revenues $	Total Loss $	Actual Carloads
1984	1,043,968	747,694	296,274	276
1985*	2,778,011	383,788	(1,005,777)	1,077
1986*	1,179,649	723,347	456,302	370

* Based on a preliminary submission.

Les états des « pertes réelles » fournis à l'appendice B donnent plus de détails.

Autres services de transport

1. Rail

S'il y avait abandon de la subdivision St-Raymond entre les points milliaires 2,62 et 36,50, un autre service de transport par chemin de fer pourrait être utilisé via la subdivision Bridge du CN, la subdivision La Tuque du CN ou la subdivision Trois-Rivières du CP. La distance maximale entre une gare située en bordure de cet embranchement et la gare de remplacement la plus rapprochée correspond à la distance séparant Jackson's de Ste-Foy, sur la subdivision La Tuque, c'est-à-dire 33 milles routiers.

2. Routes

Les routes secondaires n^{os} 367 et 369 suivent le même parcours que la voie ferrée. Aucune restriction autre que les fermetures habituelles en raison des tempêtes de neige ne s'applique à ces routes.

3. Camionnage

Selon l'édition 1987-1988 du *Guide du Transport par Camion*, six transporteurs routiers détiennent un permis pour desservir la région.

Sommaire de la preuve

Dans sa demande, le Canadien National soutient que l'embranchement est situé dans une région où il n'y a ni augmentation de trafic prévue, ni projet important de développement industriel susceptible de nécessiter des services de transport par chemin de fer à long terme. Le Canadien National ne connaît aucun moyen de modifier sa méthode d'exploitation de manière à réduire ses coûts d'exploitation. Il indique toutefois qu'il pourrait raccorder son réseau à celui du CP Rail. Cependant, cela nécessiterait la construction d'une voie ferrée sur une distance d'environ sept milles, et le Canadien National estime que le CP Rail ne serait pas intéressé à exploiter cet embranchement. D'après l'analyse des résultats d'exploitation

More detailed cost information is contained in the Statements of Actual Loss which are attached as Appendix B.

Alternative Transportation Facilities

1. Rail

In the event of abandonment of the St-Raymond Subdivision from mileage 2.62 to mileage 36.50 alternative rail service would be available via CN's Bridge Subdivision, via CN's La Tuque Subdivision or via CP's Trois Rivières Subdivision. The furthest distance from an on line station to the nearest alternative station is from Jackson's to Ste. Foy on the La Tuque Subdivision, a distance of 33 road miles.

2. Highways

Secondary Highway Nos. 367 and 369 follow the same route as the rail line. There are no restrictions on the highway except for normal closures associated with snowstorms.

3. Motor Vehicles

Six highway carriers are licensed to serve in the region according to the 1987-88 *Guide du Transport par Camion*.

Summary of the evidence

Canadian National by way of their application submitted that the branch line is situated in an area where there exists no forecasted traffic increases and there is no major industrial development that would require long-term railway services. Canadian National was unaware of any changes to the method of their operation which would result in reducing operational costs. They did state that a connection could be made with CP Rail; however, the construction would involve a line of approximately seven miles and it was Canadian National's opinion that CP Rail would not be interested in operating this branch line. Canadian National's analysis of operating results showed that in 1984 and 1986, revenues were lower than costs with the result that

effectuée par le Canadien National, les recettes ont été inférieures aux dépenses en 1984 et en 1986, ce qui a entraîné des pertes annuelles. En 1985, le transport d'une quantité de trafic exceptionnellement élevée en provenance et à destination de Valcartier a permis la réalisation d'un bénéfice. Toutefois, ce trafic, constitué de marchandises des Forces armées canadiennes, ne peut être considéré comme du trafic régulier ou permanent.

annual losses were incurred. They stated that in 1985, the branch line carried an exceptional movement of traffic to and from Valcartier which resulted in a profit for that year; however, they added that these movements consisted of traffic for the Canadian Armed Forces which could not be considered as regular or permanent traffic.

Le 8 juin 1988, l'Office a donné avis de la demande afin de déterminer si l'on pouvait démontrer à l'Office qu'il y avait motif de croire que l'exploitation de l'embranchement puisse devenir rentable dans un avenir prévisible.

On June 8, 1988, the Agency issued a Notice advertising this application to determine whether anyone could provide the Agency with evidence that there was reasonable probability of the branch line becoming economic in the foreseeable future.

Les interventions suivantes ont été reçues en réponse à cet avis :

In response to this notice, the following replies were received:

Le Conseil régional de développement de la région administrative de Québec (CRDQ) s'oppose à l'agrément de la demande en abandon. Les membres du Conseil ont exprimé certaines préoccupations quant au niveau de service inadéquat offert aux industries de la région.

The Regional Council for Administration and Development for the Province of Quebec (CRDQ) were in opposition to the proposed abandonment. They raised concerns over inadequate service being offered to the area's industries.

La Corporation de développement du parc industriel de St-Raymond s'oppose à l'agrément de la demande. À son avis, l'embranchement joue un rôle important pour ce qui est d'intéresser des industries à s'établir dans le parc. Elle a indiqué que, depuis 1980, plus d'un million de dollars a été investi dans l'aménagement du parc. Sept industries, toutes reliées à l'industrie forestière, y sont actuellement installées.

The Corporation for Industrial Park Development of St-Raymond opposed the application. They were of the view that the rail line was important to attract potential industries to the park. They stated that since 1980, over $1,000,000 has been invested in preparing the park site. Seven industries are presently located in the park, all of whose operations are related to forestry.

La Chambre de commerce de St-Raymond s'oppose au projet d'abandon parce que le service ferroviaire est nécessaire pour intéresser des industries à venir s'installer dans le parc industriel, parce que le plan de développement économique de la région favorise l'expansion du parc et parce que l'abandon de l'exploitation ferroviaire aurait des répercussions graves sur l'avenir économique, industriel et touristique de St-Raymond.

The St-Raymond Chamber of Commerce opposed the abandonment on the grounds that rail service is required to attract industries to the industrial park, the economic development plan of the region favours the expansion of the park, and abandonment would seriously affect economic, industrial and tourist potential of St-Raymond.

La Corporation municipale de Rivière-à-Pierre s'oppose également à l'agrément de la demande en abandon pour les mêmes raisons que la Corporation de développement du parc industriel de St-Raymond.

The Municipal Corporation of Rivière-à-Pierre also opposed the application for abandonment, supporting the views of the Corporation for Industrial Park Development of St-Raymond.

Le cabinet d'avocats Vézina Pouliot, représentant les intérêts de Traitement sous pression L.D. Ltée et de Goodfellow Inc., appuie la position du Conseil régional de développement de la région administrative de Québec (CRDQ) et a demandé la tenue d'une audience publique.

L'honorable M.-Y. Côté du ministère des Transports du Québec, responsable du développement économique, a souligné que les parties intéressées n'avaient pas eu suffisamment de temps pour répondre à l'avis de l'Office, ce qui pourrait être contraire à l'un des principes fondamentaux de justice naturelle, le droit de se faire entendre. Il a demandé que les parties disposent d'une période plus longue pour présenter leurs interventions et se préparer à une audience.

M. R. Nicolet s'oppose, au nom de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec, à l'agrément de la demande. Il a souligné que l'abandon du service ferroviaire entraînerait un accroissement de la circulation des camions sur les routes, ce qui aurait pour effet d'accélérer la détérioration du réseau routier. Les municipalités devraient assumer les frais de réparation de ces routes. Il a demandé la tenue d'audiences publiques pour toutes les demandes visant la région du Saint-Laurent.

Le ministère de la Défense nationale (MDN) a demandé à l'Office de rejeter la demande en abandon du Canadien National parce que l'exploitation de cet embranchement est nécessaire dans l'intérêt public pour le transport de matériel militaire destiné aux manœuvres en temps de paix, mais surtout, pour le déploiement des troupes et du matériel en temps de guerre. Il a souligné que le transport du matériel militaire lourd jusqu'à un autre point de transport ferroviaire nécessiterait beaucoup de temps et créerait des problèmes de circulation locale. À cela s'ajoute le fait qu'une part considérable du matériel militaire est monté sur chenilles, et non sur des roues et, de ce fait, pourrait endommager le réseau routier et être perçu comme un danger pour la sécurité du public.

En outre, le MDN a ajouté que, bien que l'utilisation de l'embranchement au moment des manœuvres varie d'une année à l'autre, de fortes dépenses sont engagées tous les deux ans au cours des phases de déploiement et de redéploiement de la série de manœuvres de « Rendez-vous ». Le

The Law Firm of Vézina Pouliot, representing the interests of Traitement sous pression L.D. Ltée and Goodfellow Inc., emphasized the position of the Regional Council for Administration and Development for the Province of Quebec (CRDQ) and requested that a public hearing be held.

The Honourable Mr. M.-Y. Côté from the provincial Ministry of Transport for Quebec responsible for economic development, indicated that insufficient time was allowed for interested parties to respond to the Agency's notice which could constitute one of the basic principles of natural justice, that being the right to be heard. He requested that further time be allowed for parties to intervene and prepare for a hearing.

Mr. R. Nicolet, representing the Union of Regional and Local Municipalities in the Province of Quebec opposed the application stating that abandonment would increase industrial highway truck traffic and accelerate the deterioration of the road network. Repairs to the road network would be passed onto the municipalities. He requested that public hearings be held to deal with all applications in the St-Laurent region.

The Department of National Defence (DND) requested that Canadian National's application for abandonment be denied on the basis that the line was required in the public interest to move military equipment on exercises in peacetime, but more importantly, to deploy troops and equipment in time of hostilities. They stated that moving their heavy equipment to an alternative railhead was time consuming and disruptive to local traffic. One other consideration was that a large portion of their equipment is tracked as opposed to wheels, therefore damage could result to the road system and be perceived as a safety hazard to the public.

In addition, DND stated that although the level of usage of the line in support of their military exercises varies annually, every second year heavy expenditures are incurred during the deployment/redeployment phases of their Rendez-Vous series of exercises. They anticipated spending

MDN prévoit de dépenser de 2,5 à 3 millions en 1989 pour ces manœuvres. Il a également déjà consacré des sommes importantes à l'installation et à l'entretien d'un embranchement de raccordement à Valcartier pour la desserte de ses installations.

Le ministère des Transports du Québec s'oppose également au projet d'abandon. De l'avis de ses représentants, le MDN a beaucoup utilisé cet embranchement jusqu'ici et continuera à le faire. De plus, la région de St-Raymond compte 10 entreprises spécialisées dans les domaines du bois et du papier, lesquelles expédient plus de 60 p. 100 de leurs envois vers l'extérieur de la province. Le Ministère a également fourni des projections quant à l'utilisation future de l'embranchement. Le MDN demanderait approximativement 180 wagons complets en 1988 et 280 en 1989, tandis qu'entre 1988 et 1990, Traitement sous pression L.D. Ltée pourrait nécessiter plus de 100 wagons complets par année. De plus, les clients des É.-U. préféreraient recevoir les marchandises par chemin de fer.

Avant la publication de l'avis, le 8 juin 1988, des mémoires avaient déjà été déposés par les parties figurant à l'appendice C.

Constatations

Comme l'a bien fait ressortir l'avis, l'article 164 de la LNT 1987 exige que l'Office décide, en premier lieu, si l'exploitation de l'embranchement est rentable ou non, et dans ce dernier cas, s'il y a motif de croire qu'il pourra devenir rentable dans un avenir prévisible. Si l'Office décide qu'il n'y a pas lieu de croire que l'embranchement deviendra rentable dans un avenir prévisible, il doit ordonner l'abandon de son exploitation. Si l'Office décide qu'il y a lieu de croire que l'embranchement deviendra rentable dans un avenir prévisible, il doit quand même en ordonner l'abandon, à moins que l'intérêt public ne le dicte autrement.

Pour les exercices financiers réglementaires de 1984 à 1986, l'Office a déterminé que les pertes réelles s'établissaient comme suit :

Année	Pertes réelles $
1984	296 274
1985	(1 005 777)
1986	456 302

$2.5 to $3.0 million in 1989 in support of these exercises. They also have spent significant funds to install and maintain the connecting spur line to Valcartier to serve their facility.

The Provincial Ministry of Transport for the Province of Quebec also were in opposition to the proposed abandonment. They stated in the past, DND has utilized the line extensively, and will continue to do so. Moreover the area of St-Raymond comprises 10 specialized enterprises dealing with wood and paper with over 60 per cent of their shipments destined for points outside of the Province. They also offered projections on future traffic to be generated on the branch line. DND would be generating an estimated 180 carloads in 1988, and 280 in 1989, while between 1988 and 1990, Traitement sous pression L.D. Ltée, could require more than 100 carloads annually. American clients would also prefer to receive shipments by rail.

Prior to the issuance of the June 8, 1988 Notice, submissions were also received from parties which are listed separately as Appendix C.

Findings

As has been emphasized in the Notice of Consideration, section 164 of the NTA, 1987, requires the Agency to determine first if the line is economic or uneconomic, and, if uneconomic, whether there is a reasonable probability of the branch line becoming economic in the foreseeable future. If the Agency determines that there is no reasonable probability of the branch line becoming economic in the foreseeable future, it shall be ordered abandoned. If the Agency determines that the branch line has a reasonable probability of becoming economic in the foreseeable future, it still must be ordered abandoned unless it is found to be required in the public interest.

For the prescribed financial years of 1984 to 1986, the Agency determined that actual losses were as follows:

Year	Actual Loss $
1984	296,274
1985	(1,005,777)
1986	456,302

Cette détermination a été effectuée conformément à l'article 163 de la LNT 1987 et publiée dans l'avis du 8 juin 1988 relatif à la demande.

L'Office a déterminé, d'après les faits dont il disposait, que l'exploitation de l'embranchement n'a pas été rentable durant les exercices financiers 1984 et 1986. En 1985, à cause du transport d'une quantité exceptionnelle de matériel militaire pour le MDN à Valcartier, les recettes ont dépassé les dépenses d'exploitation d'environ 1 million de dollars, ce qui a eu pour effet de placer l'embranchement en situation de rentabilité. Selon les faits, le trafic atteint ce niveau tous les deux ou trois ans. Toutefois, étant donné que l'Office ignore s'il existe quelque engagement de la part du MDN relativement à ce genre de trafic, l'Office conclut que la subdivision St-Raymond, entre Hedley (p.m. 2,62) et Jackson's (p.m. 36,50), n'est pas rentable.

L'Office, ayant déterminé la situation économique de l'embranchement, doit décider s'il y a motif de croire que l'embranchement puisse devenir rentable dans un avenir prévisible.

L'Office sait que le MDN procède à des manœuvres militaires à intervalles de quelques années et qu'il utilise l'embranchement pour le transport du matériel militaire. De plus, le ministère des Transports du Québec a indiqué que Traitement sous pression L.D. Ltée pourrait nécessiter le transport de 100 wagons complets par année, de 1988 à 1990. De plus, le montant total des recettes engendrées par les gares de St-Raymond et de Valcartier, au cours des exercices financiers 1984, 1985 et 1986, couvre les dépenses d'exploitation de tout l'embranchement pour ces trois années. Étant donné ce modèle de trafic, il est fort probable que l'embranchement continue à ne pas être rentable, à certains moments, et à l'être à d'autres moments.

Par conséquent, il y a des motifs de croire que l'exploitation de l'embranchement puisse devenir rentable dans un avenir prévisible.

Étant donné cet état de chose, l'Office est obligé de tenir compte de l'article 166 de la LNT 1987 selon lequel, lorsque l'Office détermine qu'un

This determination was made pursuant to section 163 of the NTA, 1987, and was issued with the June 8, 1988 Notice advertising the application.

The Agency has determined on the basis of the evidence before it that the branch line was uneconomic in the prescribed financial years of 1984 and 1986. In 1985, due to an exceptionally large movement of military equipment for DND at Valcartier, revenues exceeded operating costs by approximately $1.0 million placing the line in an economic position. The evidence indicates that this level of traffic may occur once every two to three years. However, as the Agency is unaware of any definite commitments from DND to supply the applicant with this type of traffic, it is the finding of the Agency that the St-Raymond Subdivision between Hedley (Mile 2.62) to Jackson's (Mile 36.50) is uneconomic.

Having determined the economic status of the branch line, the Agency must make a determination as to whether there is a reasonable probability of the branch line becoming economic in the foreseeable future.

The Agency is aware that DND does engage in military exercises every few years and utilizes the rail line for the movement of military equipment. In addition, the Provincial Ministry of Transport for the Province of Quebec has indicated that from 1988 to 1990, Traitement sous pression L.D. Ltée could require more than 100 carloads annually. Furthermore, the total revenues generated by the stations of St-Raymond and Valcartier in the prescribed financial years of 1984, 1985 and 1986 cover the operating costs of the line overall for these three years. With this type of traffic pattern, the branch line is likely to continue to be uneconomic on a cyclic basis, and economic in other times.

Accordingly, there is reasonable probability of the line becoming economic in the foreseeable future.

Having made this determination, the Agency is obliged to consider section 166 of the NTA, 1987 which requires that where a line has been

embranchement n'est pas rentable mais qu'il y a motif de croire qu'il puisse le devenir dans un avenir prévisible, l'exploitation de l'embranchement doit être abandonnée à moins que l'intérêt public n'en nécessite le maintien.

Pour déterminer s'il est dans l'intérêt public que l'exploitation d'un embranchement ou d'un tronçon soit maintenue, l'Office examine tous les facteurs qui, à son avis, sont liés à l'intérêt public, notamment les points précisés à l'article 167 de la LNT 1987.

Dans sa décision relativement à cette demande, l'Office a jugé qu'il était dans l'intérêt public de maintenir l'exploitation de l'embranchement. Malgré les pertes réelles, de très bons bénéfices ont été réalisés au moment des manœuvres militaires du MDN. Ce dernier a souligné que ces manœuvres se dérouleront à quelques années d'intervalle. Par conséquent, le demandeur et le public ne souffrent pas du point de vue économique puisque les recettes enregistrées pour les exercices financiers réglementaires couvrent les dépenses d'exploitation de l'embranchement. De plus, le ministère de la Défense nationale a indiqué dans son mémoire qu'il prévoyait dépenser entre 2,5 et 3 millions de dollars en 1989 pour sa série de manœuvres de Rendez-vous, qui dépend de l'utilisation de l'embranchement. L'Office conclut également qu'il est dans l'intérêt public de poursuivre l'exploitation de l'embranchement pour des motifs d'ordre militaire. Que ce soit pour les manœuvres en temps de paix ou pour le déploiement rapide de troupes et de matériel en situation d'urgence nationale, l'embranchement s'avère plus efficace que le réseau routier ou une autre ligne ferroviaire. Par ailleurs, le réseau routier local pourrait être endommagé à cause de la nature du matériel qui devrait y circuler. Enfin, le demandeur n'a fourni aucune indication quant aux autres moyens de transport qui pourraient répondre aux besoins du MDN.

En conséquence, après examen des faits au dossier, l'Office a décidé que l'embranchement est requis dans l'intérêt public et il prendra un arrêté précisant que l'exploitation du tronçon de la subdivision St-Raymond, situé entre Hedley (p.m. 2,62) et Jackson's (p.m. 36,50), ne doit pas être abandonnée.

determined to be uneconomic by the Agency, but has also been determined that there is reasonable probability of becoming economic in the foreseeable future, the line must be abandoned unless the line is required in the public interest.

In determining whether the operation of a branch line or segment is required in the public interest, the Agency shall consider all matters that in its opinion are relevant to the public interest, including those matters under section 167 of the NTA, 1987.

In contemplating the disposition of this application, the Agency has considered it would be in the public interest to continue the operation of the line. The line did incur actual losses; however, it also became extremely profitable when DND conducted their military exercises. DND has submitted that these exercises would occur every few years. Accordingly, neither the applicant nor the public would suffer economic hardship as the revenues generated over the prescribed financial years cover the operating costs of the line. Furthermore, the Department of National Defence indicated in their submission that they project expenditures of $2.5 to $3.0 million in 1989 in support of their Rendez-Vous military exercises series based on the use of the line. The Agency also concludes that it would be in the public interest to retain the line because of the military implications. For peacetime military exercises or in the event that troops and equipment had to be deployed quickly in a state of national emergency, this could be accomplished more efficiently than using highway or an alternative rail head. Furthermore, damage could result to the local highways due to the nature of the equipment which would be travelling over these roadways. In addition, the applicant provided no information on what alternative transportation facilities would be available to serve and meet the needs of DND.

Therefore, after considering all the evidence on file, the Agency has determined that the line is required in the public interest and an order stating that the operation of the branch line on the St-Raymond Subdivision from Hedley (M.2.62) to Jackson's (M.36.50) not be abandoned will be so issued.

ARRÊTÉ

ATTENDU que la Commission canadienne des transports n'avait pas rendu de décision relative à la demande précitée à la date de l'entrée en vigueur de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34 (Loi);

ATTENDU que la demande doit maintenant être étudiée par l'Office national des transports (Office) selon les dispositions du paragraphe 160(7) de la Loi;

ATTENDU que des oppositions au projet d'abandon de l'exploitation de l'embranchement ont été déposées en vertu de l'article 174, selon le délai prévu à l'article 161;

ATTENDU que l'Office a étudié la demande et rendue sa décision.

APRÈS l'examen des renseignements déposés au dossier,

L'OFFICE PAR LES PRÉSENTES :

1. Détermine qu'actuellement, l'embranchement n'est pas rentable, mais qu'il y a des motifs de croire qu'il puisse le devenir dans un avenir prévisible;

2. Détermine que l'exploitation de l'embranchement doit se poursuivre dans l'intérêt public;

3. Détermine qu'une audience publique n'est pas nécessaire et qu'une décision peut être prise d'après les renseignements reçus et déposés au dossier depuis le 14 septembre 1988.

L'OFFICE PAR LES PRÉSENTES ORDONNE CE QUI SUIT :

1. Le demandeur devra poursuivre l'exploitation de l'embranchement;

2. La demande devra être réexaminée par l'Office conformément à l'article 171 de la Loi.

ORDER

WHEREAS the Canadian Transport Commission had not rendered a decision on the above-noted application on the date on which the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34, (Act) came into force;

WHEREAS the application must now be considered by the National Transportation Agency (Agency) by virtue of the provisions of subsection 160(7) of the Act;

WHEREAS opposition to the proposed abandonment of the branch line has been made pursuant to section 174 within the period prescribed in section 161;

WHEREAS the Agency has considered the application and in accordance with the Decision.

UPON consideration of the documentation on file,

THE AGENCY HEREBY:

1. Determines that the branch line is uneconomic at the present time, but that there is a reasonable probability of it becoming economic in the foreseeable future.

2. Determines that the operation of the branch line is required in the public interest.

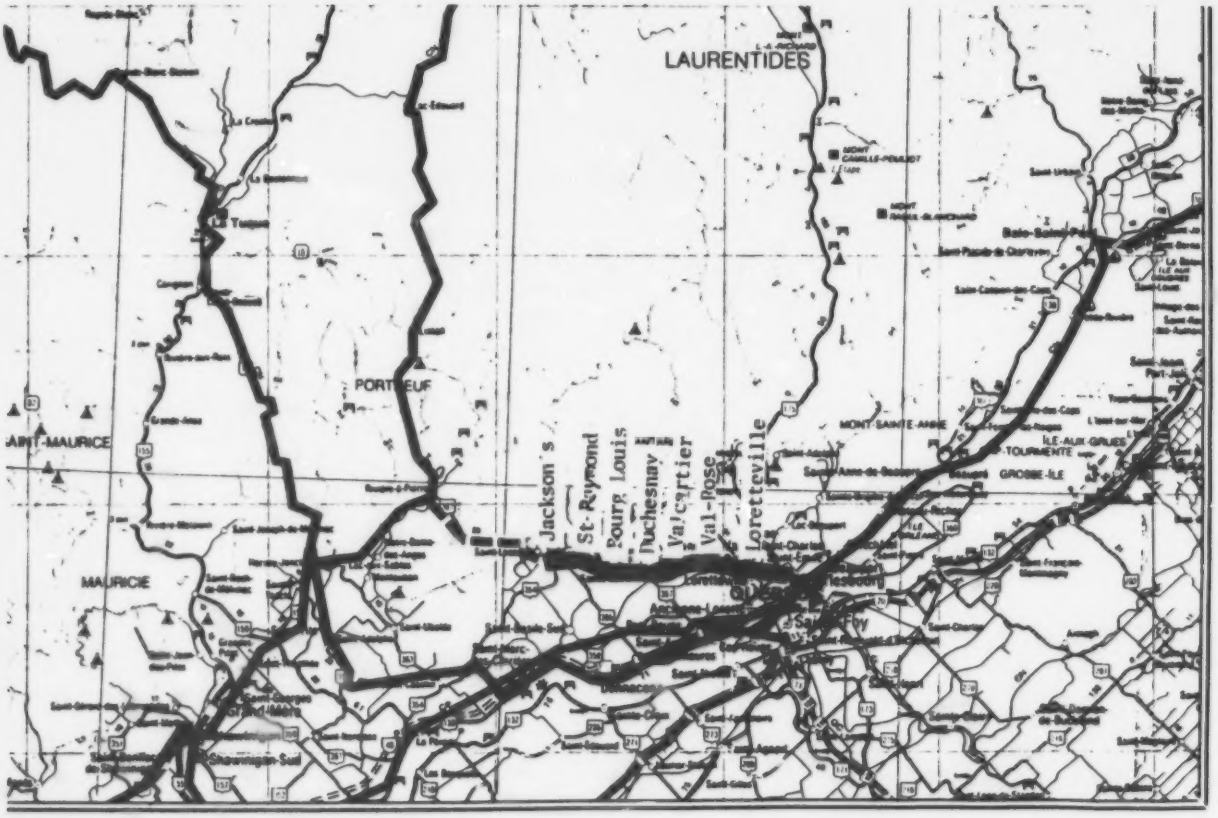
3. Determines that a Public Hearing is not necessary and the Decision can be made on the information available and on file as of September 14, 1988.

THE AGENCY HEREBY ORDERS THAT:

1. The Applicant shall not abandon the operation of the branch line.

2. The application shall be reconsidered by the Agency in accordance with section 171 of the Act.

APPENDICE A **APPENDIX A**



CN REGION St-Lawrence AREA Québec
RÉGION Saint-Laurent DIVISION Québec

PROPOSED ABANDONMENT OF THE St-Raymond subdivision

RAPPORT SUR LE PROJET D'ABANDON DE subdivision Saint-Raymond

FROM / DE P.M. 2.62 TO / AU P.M. 36.50

LEGEND/LÉGENDE

CN LINE TO BE ABANDONED / VOIE DU CN POUR ABANDON .....

OTHER CN LINES / AUTRES VOIES DU CN .....

OTHER CN LINES FILED FOR ABANDONMENT / AUTRES VOIES DU CN DÉPOSÉES POUR ABANDON .....

CPR LINES / VOIES DU CP .....

OTHER RAIL LINES / AUTRES VOIES FERRÉES .....

PROVINCIAL HIGHWAYS / ROUTES PROVINCIALES .....

SCALE - ÉCHELLE: 1: 1000 000

SOURCE: Ministère des transports du Québec

APPENDICE B

ÉTAT DES PERTES RÉELLES

Chemin de fer: Canadien National
Subdivision: St-Raymond
Entre: Hedley et Jackson's
Points milliaires: (2,62) à (36,50)

1984

Frais de Catégorie 1	*Montants soumis par la compagnie (1)	Office national des transports Ajustements(2)	Montants rejetés	Montants arrêtés
Salaires du personnel roulant (sur la ligne)	$ 10 146	$ 10 146	-	$ 10 146
Carburant (sur la ligne)	$ 1 191	$ 1 191	-	$ 1 191
Taxes foncières (sur la ligne)	$ 96 985	$ 96 985	-	$ 96 985
Entretien des voies (sur la ligne)	$ 122 955	$ 122 955	-	$ 122 955
Amortissement des voies (sur la ligne)	$ 53 622	$ 53 622	-	$ 53 622
Location du matériel	$ 10 503	$ 10 503	-	$ 10 503
Employés de gare et dépenses	$ 237	$ 237	-	$ 237
Frais des traversiers	$ 8 655	$ 8 655	-	$ 8 655
Total 1	$ 304 294	$ 304 294	-	$ 304 294
Frais de Catégorie 2				
Entretien et amortissement				
- locomotives	$ 73 328	$ 73 328	-	$ 73 328
- wagons	$ 45 762	$ 45 762	-	$ 45 762
- voies (hors réseau)	$ 29 844	$ 29 844	-	$ 29 844
Exploitation, entr. et amor. dispatching et signaux	$ 11 960	$ 11 960	-	$ 11 960
Autres dépenses des trains	$ 21 506	$ 21 506	-	$ 21 506
Frais généraux de transport	$ 26 070	$ 26 070	-	$ 26 070
Carburant (hors réseau)	$ 47 016	$ 47 016	-	$ 47 016
Salaires du personnel roulant (hors réseau)	$ 47 221	$ 47 221	-	$ 47 221
Facturation de wagons complets	$ 6 506	$ 6 506	-	$ 6 506
Total 2	$ 309 213	$ 309 213	-	$ 309 213
Frais de Catégorie 3				
Entretien et amortissement - équipement de travail	$ 40 452	$ 20 970 (a)	-	$ 20 970
Exploitation, entr. et amor. - communications	$ 11 049	$ 6 030 (a)	-	$ 6 030
Frais de transport	$ 5 429	$ 5 429	-	$ 5 429
Frais d'administration en général	$ 111 357	$ 51 330 (a)	-	$ 51 330
Pensions et assurance-chômage	$ 58 141	$ 51 487 (a)	-	$ 51 487
Taxes, assurances et services de la compagnie	$ 14 475	$ 11 118 (a)	-	$ 11 118
Total 3	$ 290 903	$ 146 364	-	$ 146 364
Frais de Catégorie 4 - Coût du capital				
Locomotives	$ 7 452	$ 7 452	-	$ 7 452
Wagons	$ 22 419	$ 22 419	-	$ 22 419
Installations de voies	$ 246 211	$ 246 211	-	$ 246 211
Machines d'atelier et de stations génératrices et équipement de travail	$ 15 539	$ 8 047 (a)	-	$ 8 047
Fonds de roulement	$ (601)	$ (532) (a)	-	$ (532)
Total 4	$ 291 020	$ 283 397	-	$ 283 397
TOTAL DES FRAIS	$1 145 430	$1 043 968	-	$1 043 968
RECETTES	$ 747 694	$ 747 694	-	$ 747 694
"PERTES RÉELLES"	$ 397 736	$ 296 274	-	$ 296 274

*Après redressement des coûts par l'Office
(1) Établis conformément aux dispositions de la LOI SUR LES CHEMINS DE FER
(2) Ajustés conformément à l'alinéa 157(3)e) de la LOI NATIONALE DE 1987 SUR LES TRANSPORTS
Fondés sur les frais unitaires définitifs approuvés en 1984

Voir renvois à la page suivante

APPENDICE B

ÉTAT DES PERTES RÉELLES

Chemin de fer: Canadien National
Subdivision: St-Raymond
Entre: Hedley et Jackson's
Points milliaires: (2,62) à (36,50)

1985

Office national des transports

Frais de Catégorie 1	*Montants soumis par la compagnie (1)	Ajustements(2)(3)	Montants rejetés	Montants arrêtés
Salaires du personnel roulant (sur la ligne)	$ 14 659	$ 14 569	-	$ 14 659
Carburant (sur la ligne)	$ 3 145	$ 3 028	-	$ 3 028
Taxes foncières (sur la ligne)	$ 104 815	$ 104 815	-	$ 104 815
Entretien des voies (sur la ligne)	$ 125 958	$ 125 958	-	$ 125 958
Amortissement des voies (sur la ligne)	$ 53 622	$ 53 622	-	$ 53 622
Location du matériel	$ 133 825	$ 133 825	-	$ 133 825
Total 1	$ 436 026	$ 435 907	-	$ 435 907
Frais de Catégorie 2				
Entretien et amortissement				
- locomotives	$ 146 689	$ 176 574	-	$ 176 574
- wagons	$ 169 663	$ 179 297	-	$ 179 297
- voies (hors réseau)	$ 163 462	$ 160 390	-	$ 160 390
Exploitation, entr. et amor. dispatching et signaux	$ 39 590	$ 36 854	-	$ 36 854
Autres dépenses des trains	$ 120 618	$ 115 724	-	$ 115 724
Frais généraux de transport	$ 122 935	$ 116 021	-	$ 116 021
Carburant (hors réseau)	$ 299 455	$ 282 572	-	$ 282 572
Salaires du personnel roulant (hors réseau)	$ 129 923	$ 129 923	-	$ 129 923
Facturation de wagons complets	$ 26 455	$ 16 364	-	$ 16 364
Total 2	$ 1 220 592	$ 1 213 919	-	$ 1 213 919
Frais de Catégorie 3				
Entretien et amortissement - équipement de travail	$ 120 114	$ 99 214 (a)	-	$ 99 214
Exploitation, entr. et amor. - communications	$ 31 709	$ 29 290 (a)	-	$ 29 290
Frais de transport	$ 35 116	$ 33 774	-	$ 33 774
Frais d'administration en général	$ 304 237	$ 263 100 (a)	-	$ 263 100
Pensions et assurance-chômage	$ 147 398	$ 139 349 (a)	-	$ 139 349
Taxes, assurances et services de la compagnie	$ 31 446	$ 70 852 (a)	-	$ 70 852
Total 3	$ 690 020	$ 635 579	-	$ 635 579
Frais de Catégorie 4 - Coût du capital				
Locomotives	$ 20 801	$ 23 888	-	$ 23 888
Wagons	$ 69 188	$ 77 037	-	$ 77 037
Installations de voies	$ 353 636	$ 353 705	-	$ 353 705
Machines d'atelier et de stations génératrices et équipement de travail	$ 46 132	$ 36 764 (a)	-	$ 36 764
Fonds de roulement	$ (1 782)	$ 1 172 (a)	-	$ 1 172
Total 4	$ 490 013	$ 492 606	-	$ 492 606
TOTAL DES FRAIS	$ 2 836 651	$ 2 778 011	-	$ 2 778 011
RECETTES	$ 3 783 788	$ 3 783 788	-	$ 3 783 788
"PERTES RÉELLES"	$ (947 137)	$(1 005 777)	-	$(1 005 777)

*Après redressement des coûts par l'Office

(1) Établis conformément aux dispositions de la LOI SUR LES CHEMINS DE FER

(2) Ajustés conformément à l'alinéa 157(3)e) de la LOI NATIONALE DE 1987 SUR LES TRANSPORTS

(3) Les écarts des coûts entre les montants soumis par la compagnie et l'ajustement apporté par l'Office sont attribuables au fait que les montants soumis par la compagnie étaient fondés sur les frais unitaires définitifs approuvés en 1984 et indexés pour tenir compte des coûts de 1985; l'ajustement et les montants arrêtés déterminés par l'Office sont fondés sur les frais unitaires définitifs approuvés provisoirement en 1985, lesquels sont plus élevés, dans la plupart des cas, que les frais unitaires définitifs approuvés en 1984.

Voir renvois à la page suivante

APPENDICE B

ÉTAT DES PERTES RÉELLES

Chemin de fer: Canadien National
Subdivision: St-Raymond
Entre: Hedley et Jackson's
Points milliaires: (2,62) à (36,50)
1986

Office national des transports

Frais de Catégorie 1	*Montants soumis par la compagnie (1)	Ajustements(2)(3)	Montants rejetés	Montants arrêtés
Salaires du personnel roulant (sur la ligne)	$ 4 527	$ 4 527	-	$ 4 527
Carburant (sur la ligne)	$ 1 443	$ 1 283	-	$ 1 283
Taxes foncières (sur la ligne)	$ 124 860	$ 124 860	-	$ 124 860
Entretien des voies (sur la ligne)	$ 73 474	$ 73 474	-	$ 73 474
Amortissement des voies (sur la ligne)	$ 53 622	$ 53 622	-	$ 53 622
Location du matériel	$ 4 840	$ 4 840	-	$ 4 840
Frais des traversiers	$ 1 119	$ 1 119	-	$ 1 119
Total 1	$ 263 885	$ 263 725	-	$ 263 725
Frais de Catégorie 2				
Entretien et amortissement				
- locomotives	$ 66 722	$ 64 642	-	$ 64 642
- wagons	$ 40 396	$ 38 459	-	$ 38 459
- voies (hors réseau)	$ 42 274	$ 40 040	-	$ 40 040
Exploitation, entr. et amor. dispatching et signaux	$ 13 431	$ 14 321	-	$ 14 321
Autres dépenses des trains	$ 26 866	$ 25 824	-	$ 25 824
Frais généraux de transport	$ 31 911	$ 18 072	-	$ 18 072
Carburant (hors réseau)	$ 64 038	$ 56 573	-	$ 56 573
Salaires du personnel roulant (hors réseau)	$ 76 298	$ 76 298	-	$ 76 298
Facturation de wagons complets	$ 9 459	$ 9 356	-	$ 9 356
Total 2	$ 393 393	$ 343 585	-	$ 343 585
Frais de Catégorie 3				
Entretien et amortissement - équipement de travail	$ 40 609	$ 25 262 (a)	-	$ 25 262
Exploitation, entr. et amor. - communications	$ 10 766	$ 8 919 (a)	-	$ 8 919
Frais de transport	$ 8 569	$ 10 490	-	$ 10 490
Frais d'administration en général	$ 110 277	$ 69 160 (a)	-	$ 69 160
Pensions et assurance-chômage	$ 56 669	$ 63 800 (a)	-	$ 63 800
Taxes, assurances et services de la compagnie	$ 13 463	$ 21 610 (a)	-	$ 21 610
Total 3	$ 242 353	$ 199 241	-	$ 199 241
Frais de Catégorie 4 - Coût du capital				
Locomotives	$ 8 139	$ 12 859	-	$ 12 859
Wagons	$ 12 456	$ 13 199	-	$ 13 199
Installations de voies	$ 238 211	$ 238 330	-	$ 238 330
Machines d'atelier et de stations génératrices et équipement de travail	$ 16 086	$ 10 046 (a)	-	$ 10 046
Fonds de roulement	$ (670)	$ 96 664 (a)	-	$ 96 664
Total 4	$ 294 222	$ 373 098	-	$ 373 098
TOTAL DES FRAIS	$1 193 853	$1 179 649	-	$1 179 649
RECETTES	$ 723 347	$ 723 347	-	$ 723 347
"PERTES RÉELLES"	$ 470 508	$ 456 302	-	$ 456 302

*Après redressement des coûts par l'Office
(1) Établis conformément aux dispositions de la LOI SUR LES CHEMINS DE FER
(2) Ajustés conformément à l'alinéa 157(3)e) de la LOI NATIONALE DE 1987 SUR LES TRANSPORTS
(3) Les écarts des coûts entre les montants soumis par la compagnie et l'ajustement apporté par l'Office sont attribuables au fait que les montants de la compagnie étaient fondés sur les frais unitaires définitifs approuvés en 1984 et indexés pour tenir compte des coûts de 1986; l'ajustement et les montants arrêtés déterminés par l'Office sont fondés sur les frais unitaires définitifs approuvés provisoirement en 1986, lesquels sont plus élevés, dans la plupart des cas, que les frais unitaires définitifs approuvés en 1984.

Voir renvois à la page suivante

APPENDICE B

RENVOIS DE:

ÉTAT DES "PERTES RÉELLES"

Chemin de fer:	Canadien National
Subdivision:	St-Raymond
Entre:	Hedley à Jackson's
Points milliaires:	(2,62) à (36,50)

Les lettres figurant entre parenthèses après les chiffres des colonnes des ajustements et des frais rejetés de l'état des pertes réelles indiquent que ces ajustements et ces rejets sont fondés sur la raison suivante:

a) Ces montants représentent les frais nets de la compagnie de chemin de fer après avoir exclu les frais généraux alloués relatifs à l'embranchement, notamment les frais d'administration et de surveillance et ceux entraînés par la détermination des frais attribuables à l'abandon.

Direction de la rationalisation
du réseau ferroviaire
Direction générale des subventions
au transport
le 3 juin 1988

APPENDIX B

STATEMENT OF ACTUAL LOSS
Canadian National's St. Raymond Subdivision
Hedley (M. 2.62) to Jackson's (M. 36.50)

1984

		National Transportation Agency		
Category 1 Costs	*Company Submission(1)	Adjustment (2)	Disallowances	Determination
Train Crew Wages(on-line)	$10,146	$10,146	-	$10,146
Fuel(on-line)	$1,191	$1,191	-	$1,191
Property Taxes(on-line)	$96,985	$96,985	-	$96,985
Roadway Maintenance(on-line)	$122,955	$122,955	-	$122,955
Roadway Depreciation(on-line)	$53,622	$53,622	-	$53,622
Equipment Rental	$10,503	$10,503	-	$10,503
Station Employees and Expenses	$237	$237	-	$237
Ferry Expenses	$8,655	$8,655	-	$8,655
Total 1 Costs	$304,294	$304,294	-	$304,294
Category 2 Costs				
Maintenance & Depreciation:				
-Locomotives	$73,328	$73,328	-	$73,328
-Freight Cars	$45,762	$45,762	-	$45,762
-Roadway(off-line)	$29,844	$29,844	-	$29,844
Operation, Mtce. & Depr'n				
-Dispatching & Signals	$11,960	$11,960	-	$11,960
Train Other Expenses	$21,506	$21,506	-	$21,506
General Transportation Expenses	$26,070	$26,070	-	$26,070
Fuel(off-line)	$47,016	$47,016	-	$47,016
Train Crew Wages(off-line)	$47,221	$47,221	-	$47,221
Carload Billing	$6,506	$6,506	-	$6,506
Total 2 Costs	$309,213	$309,213	-	$309,213
Category 3 Costs				
Maintenance & Depreciation				
-Work Equipment	$40,432	$20,970 (a)	-	$20,970
Operation, Mtce. & Depr'n				
-Communications	$11,049	$6,030 (a)	-	$6,030
Traffic Expense	$5,429	$5,429	-	$5,429
General Administration	$111,357	$51,830 (a)	-	$51,830
Pensions & U.I.C.	$58,141	$51,487 (a)	-	$51,487
Taxes, Insurance, O.C.S.	$14,475	$11,118 (a)	-	$11,118
Total 3 Costs	$240,903	$146,864	-	$146,864
Category 4 Cost of Capital				
Locomotives	$7,452	$7,452	-	$7,452
Freight Cars	$22,419	$22,419	-	$22,419
Road Property	$246,211	$246,211	-	$246,211
Shop & Power Plant Machinery & Work Equipment	$15,539	$8,047 (a)	-	$8,047
Working Capital	($601)	($532)(a)	-	($532)
Total 4 Costs	$291,020	$283,597	-	$283,597
TOTAL COSTS	$1,145,430	$1,043,968	-	$1,043,968
REVENUES	$747,694	$747,694	-	$747,694
"ACTUAL LOSS"	$397,736	$296,274	-	$296,274

* After cost re-arrangement by the Agency
(1) Developed in accordance with provisions of the RAILWAY ACT
(2) Adjusted in accordance with Paragraph 157(3)(a) of the NATIONAL TRANSPORTATION ACT, 1987
Based on 1986 Final Approved Unit Costs
For footnotes see attached page

APPENDIX B

STATEMENT OF ACTUAL LOSS
Canadian National's St. Raymond Subdivision
Hedley (MZ.62) to Jackson's (M36.50)

1985

National Transportation Agency

Category 1 Costs	*Company Submission(1)	Adjustment (2)(3)	Disallowances	Determination
Train Crew Wages (on-line)	$14,659	$14,659	-	$14,659
Fuel(on-line)	$3,145	$3,028	-	$3,028
Property Taxes(on-line)	$104,815	$104,815	-	$104,815
Roadway Maintenance(on-line)	$125,958	$125,958	-	$125,958
Roadway Depreciation(on-line)	$53,622	$53,622	-	$53,622
Equipment Rental	$133,825	$133,825	-	$133,825
Total 1 Costs	$436,024	$435,907	-	$435,907
Category 2 Costs				
Maintenance & Depreciation				
-Locomotives	$146,489	$176,574	-	$176,574
-Freight Cars	$169,665	$179,297	-	$179,297
-Roadway(off-line)	$165,462	$160,590	-	$160,590
Operation, Mtce. & Depr'n				
-Dispatching & Signals	$39,590	$36,854	-	$36,854
Train Other Expenses	$120,618	$115,724	-	$115,724
General Transportation Expenses	$122,935	$116,021	-	$116,021
Fuel(off-line)	$299,455	$282,572	-	$282,572
Train Crew Wages(off-line)	$129,923	$129,923	-	$129,923
Carload Billing	$26,455	$16,364	-	$16,364
Total 2 Costs	$1,220,592	$1,213,919	-	$1,213,919
Category 3 Costs				
Maintenance & Depreciation				
-Work Equipment	$120,114	$99,214 (a)	-	$99,214
Operation, Mtce. & Depr'n				
-Communications	$31,709	$29,290 (a)	-	$29,290
Traffic Expense	$35,116	$33,774	-	$33,774
General Administration	$304,237	$263,100 (a)	-	$263,100
Pensions & U.I.C.	$147,398	$139,349 (a)	-	$139,349
Taxes,Insurance,O.C.S.	$51,446	$70,852 (a)	-	$70,852
Total 3 Costs	$690,020	$635,579	-	$635,579
Category 4 Cost of Capital				
Locomotives	$20,801	$23,888	-	$23,888
Freight Cars	$69,188	$77,037	-	$77,037
Road Property	$355,656	$353,745	-	$353,745
Shop & Power Plant Machinery & Work Equipment	$46,152	$36,784 (a)	-	$36,784
Working Capital	($1,782)	$1,172 (a)	-	$1,172
Total 4 Costs	$490,015	$492,606	-	$492,606
TOTAL COSTS	$2,836,651	$2,778,011	-	$2,778,011
REVENUES	$3,783,788	$3,783,788	-	$3,783,788
ACTUAL LOSS	($947,137)	($1,005,777)	-	($1,005,777)

* After cost re-arrangement by the Agency
(1) Developed in accordance with provisions of the RAILWAY ACT
(2) Adjusted in accordance with Paragraph 157(3)(e) of the NATIONAL TRANSPORTATION ACT, 1987
(3) Differences in costs between the Company Submission and the Agency Adjustment have occurred because the Company Submission was based on 1986 Final Approved Unit Costs indexed to reflect 1985 cost levels and the Agency Adjustment and Determination are based on 1985 Interim Final Approved Costs, which are higher in most cases than the indexed 1986 Final Approved Unit Costs.

For footnotes see attached page

APPENDIX B

STATEMENT OF ACTUAL LOSS
Canadian National's St. Raymond's Subdivision
Hedley (M2.62) to Jackson's (M36.50)

1986

		National Transportation Agency		
Category 1 Costs	*Company Submission(1)	Adjustment (2)(3)	Disallowances	Determination
Train Crew Wages (on-line)	$4,527	$4,527	-	$4,527
Fuel(on-line)	$1,443	$1,283	-	$1,283
Property Taxes(on-line)	$124,860	$124,860	-	$124,860
Roadway Maintenance(on-line)	$73,474	$73,474	-	$73,474
Roadway Depreciation(on-line)	$53,622	$53,622	-	$53,622
Equipment Rental	$4,840	$4,840	-	$4,840
Ferry Expenses	$1,119	$1,119	-	$1,119
Total 1 Costs	$263,885	$263,725	-	$263,725
Category 2 Costs				
Maintenance & Depreciation				
-Locomotives	$66,722	$64,642	-	$64,642
-Freight Cars	$40,396	$38,459	-	$38,459
-Roadway(off-line)	$42,274	$40,040	-	$40,040
Operation, Mtce. & Depr'n				
-Dispatching & Signals	$15,431	$14,321	-	$14,321
Train Other Expenses	$26,866	$25,824	-	$25,824
General Transportation Expenses	$51,911	$18,072	-	$18,072
Fuel(off-line)	$64,038	$56,573	-	$56,573
Train Crew Wages(off-line)	$76,298	$76,298	-	$76,298
Carload Billing	$9,459	$9,356	-	$9,356
Total 2 Costs	$393,395	$343,585	-	$343,585
Category 3 Costs				
Maintenance & Depreciation				
-Work Equipment	$40,609	$25,262 (a)	-	$25,262
Operation, Mtce. & Depr'n				
-Communications	$10,766	$8,919 (a)	-	$8,919
Traffic Expense	$8,569	$10,490	-	$10,490
General Administration	$110,277	$69,160 (a)	-	$69,160
Pensions & U.I.C.	$56,669	$63,800 (a)	-	$63,800
Taxes,Insurance,O.C.S.	$15,463	$21,610 (a)	-	$21,610
Total 3 Costs	$242,353	$199,241	-	$199,241
Category 4 Cost of Capital				
Locomotives	$8,139	$12,859	-	$12,859
Freight Cars	$12,456	$15,199	-	$15,199
Road Property	$258,211	$238,330	-	$238,330
Shop & Power Plant Machinery & Work Equipment	$16,886	$10,046 (a)	-	$10,046
Working Capital	($670)	$96,664 (a)	-	$96,664
Total 4 Costs	$294,222	$373,098	-	$373,098
TOTAL COSTS	$1,193,855	$1,179,649	-	$1,179,649
REVENUES	$723,347	$723,347	-	$723,347
"ACTUAL LOSS"	$470,508	$456,302	-	$456,302

* After cost re-arrangement by the Agency

(1) Developed in accordance with provisions of the RAILWAY ACT

(2) Adjusted in accordance with Paragraph 157(3)(e) of the NATIONAL TRANSPORTATION ACT, 1987

(3) Differences in costs between the Company Submission and the Agency Adjustment have occurred because the Company Submission was based on 1986 Final Approved Unit Costs inexed to reflect 1986 cost levels and the Agency Adjustment and Determination are based on 1986 Interim Final Approved Costs, which are higher in most cases than the indexed 1986 Final Approved Unit Costs.

For footnotes see attached page

APPENDIX B

FOOTNOTES TO:

STATEMENT OF "ACTUAL LOSS"

Railway:	Canadian National
Subdivision:	St. Raymond
Between:	Hedley to Jackson's
Mileage:	(2.62) to (36.50)

The letters appearing in brackets after the figures in the adjustment and disallowance columns in the Statement of "Actual Loss" indicate that such adjustments and disallowances are based on the following reason:

a) These amounts represent net costs of the railway company after allocated overhead costs attributable to the branch line, including general administrative and supervisory costs, and the cost of determining costs for abandonment purposes, have been excluded.

Rail Rationalization Directorate
Transportation Subsidies Branch
June 3, 1988

APPENDICE C

1. Conseil régional de développement de la région administrative de Québec
1080, rue de la Chevrotière
Québec (Québec)
G1R 3J4
Tél. : (418) 529-8475

2. Claude Duplain, président
Corporation de développement du parc industriel de St-Raymond
St-Raymond de Portneuf (Québec)
G0A 4G0
Tél. : (418) 337-4992

3. La Chambre de commerce de St-Raymond
100, rue St-Jacques
St-Raymond (Québec)
G0A 4G0
Tél. : (418) 337-2900

4. Corporation municipale de Rivière-à-Pierre
830, rue Principale
Rivière-à-Pierre (Québec)
G0A 3A0

5. Les Avocats Vézina Pouliot
2535, boul. Laurier
Sainte-Foy (Québec)
G1V 4M3
Tél. : (418) 658-1080
Téléc. : (418) 658-1414

6. M. J. Beaupré, président
La Société d'expansion économique de Portneuf
St-Raymond (Québec)

7. M. J. Girard, directeur
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
700, rue St-Cyrille est, 26e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1
Tél. : (418) 643-6864
Téléc. : (418) 643-7182

8. Paul E. Drolet
La Municipalité régionale de comté de Portneuf
185, Route 138
Cap-Santé (Québec)
G0A 1L0

APPENDIX C

1. Conseil régional de développement de la région administrative de Québec
1080, rue de la Chevrotière
Québec, Québec
G1R 3J4
Tel.: (418) 529-8475

2. Claude Duplain, président
Corporation de développement du parc industriel de St-Raymond
St-Raymond de Portneuf, Québec
G0A 4G0
Tel.: (418) 337-4992

3. La Chambre de commerce de St-Raymond
100, rue St-Jacques
St-Raymond, Québec
G0A 4G0
Tel.: (418) 337-2900

4. Corporation municipale de Rivière-à-Pierre
830, rue Principale
Rivière-à-Pierre, Québec
G0A 3A0

5. Les Avocats Vézina Pouliot
2535, boul. Laurier
Sainte-Foy, Québec
G1V 4M3
Tel.: (418) 658-1080
Facsimile: (418) 658-1414

6. M. J. Beaupré, président
La Société d'expansion économique de Portneuf
St-Raymond, Québec

7. M. J. Girard, directeur
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
700, rue St-Cyrille est, 26e étage
Québec, Québec
G1R 5H1
Tel.: (418) 643-6864
Facsimile: (418) 643-7182

8. Paul E. Drolet
La Municipalité régionale de comté de Portneuf
185, Route 138
Cap-Santé, Québec
G0A 1L0

9. Pierre Racicot
Association coopérative d'économie familiale de Québec
570, rue du Roi
Québec (Québec)
G1K 2X2
Tél. : (418) 522-1568

10. Municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
1, rue Rouleau, C.P. 250
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
(Québec) G0A 3M0
Tél. : (418) 875-2750

11. La Ville de Saint-Raymond
Comté de Portneuf
St-Raymond (Québec)
G0A 4G0

12. La Cie de Papiers St-Raymond (1983) Inc.
1050, Chute-Panet, C.P. 609
St-Raymond (Québec)
G0A 4G0
Tél. : (418) 337-2261
Télex : 051-3937

13. Municipalité de la Paroisse Saint-Raymond
376, rue St-Joseph
Case postale 1448
St-Raymond (Cté de Portneuf)
G0A 4G0
Tél. : (418) 337-7698

14. Municipalité régionale de comté de Portneuf
185, Route 138
Préfecture de Portneuf
Cap-Santé (Québec)
G0A 1L0
Tél. : (418) 285-3744

15. Adélard Moisan Ltée
Marchands de bois en gros
346, rue St-Jacques, C.P. 130
St-Raymond (Québec)
G0A 4G0
Tél. : (418) 337-2272

9. Pierre Racicot
Association coopérative d'économie familiale de Québec
570, rue du Roi
Québec, Québec
G1K 2X2
Tel.: (418) 522-1568

10. Municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
1, rue Rouleau, C.P. 250
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
Québec G0A 3M0
Tel.: (418) 875-2750

11. La Ville de Saint-Raymond
Comté de Portneuf
St-Raymond, Québec
G0A 4G0

12. La Cie de Papiers St-Raymond (1983) Inc.
1050, Chute-Panet, C.P. 609
St-Raymond, Québec
G0A 4G0
Tel.: (418) 337-2261
Telex: 051-3937

13. Municipalité de la Paroisse Saint-Raymond
376, rue St-Joseph
Case postale 1448
St-Raymond (Cté de Portneuf)
Québec G0A 4G0
Tel.: (418) 337-7698

14. Municipalité régionale de comté de Portneuf
185, Route 138
Préfecture de Portneuf
Cap-Santé (Québec)
G0A 1L0
Tel.: (418) 285-3744

15. Adélard Moisan Ltée
Marchands de bois en gros
346, rue St-Jacques, C.P. 130
St-Raymond, Québec
G0A 4G0
Tel.: (418) 337-2272

16. Municipalité régionale de comté
de la Jacques-Cartier
1020, boul. du Lac, C.P. 670
St-Dunstan du Lac-Beauport (Québec)
G0A 2C0
Tél. : (418) 849-2885

17. Ministère de la Défense nationale
a/s Colonel J.J.R. Mondoux
Quartier général de la Défense nationale
Ottawa (Ontario)
K1A 0K2
Tél. : (613) 997-8871

18. Paroisse St-Raymond
Comté Portneuf, route des Pionniers
Tél. : (418) 337-7698

19. Société d'expansion économique de Portneuf
100, rue St-Jacques
St-Raymond Québec)
G0A 4G0
Tél. : (418) 337-2404

20. Ministère des Transports du Québec
Tél. : (418) 643-6864
Téléc. : (418) 643-7182

21. M. Roger Nicolet, président
Union des municipalités régionales de comté
et des municipalités locales du Québec
560-2954, boul. Laurier
Sainte-Foy (Québec)
G1V 4T2

22. L'honorable M.-Y. Côté
Député provincial
Ministre des Transports responsable
du développement économique
Transports Québec
700, boul. St-Cyrille est, 29e étage
Québec (Québec)

16. Municipalité régionale de comté
de la Jacques-Cartier
1020, boul. du Lac, C.P. 670
St-Dunstan du Lac-Beauport, Québec
G0A 2C0
Tel.: (418) 849-2885

17. Department of National Defence
C/O Colonel J. J.R. Mondoux
National Defence Headquarters
Ottawa, Ontario
K1A 0K2
Tel.: (613) 997-8871

18. Paroisse St-Raymond
Comté Portneuf, route des Pionniers
Tel.: (418) 337-7698

19. Société d'expansion économique de Portneuf
100, rue St-Jacques
St-Raymond, Québec
G0A 4G0
Tel.: (418) 337-2404

20. Ministère des Transports du Québec
Tel.: (418) 643-6864
Fascimile: (418) 643-7182

21. M. Roger Nicolet, président
Union des municipalités régionales de comté
et des municipalités locales du Québec
560-2954, boul. Laurier
Sainte-Foy, Québec
G1V 4T2

22. L'honorable M.-Y. Côté
Député provincial
Ministre des Transports responsable
du développement économique
Transports Québec
700, boul. St-Cyrille est, 29e étage
Québec, Québec

Relative à la demande présentée par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Granby entre Granby (point milliaire 9,00) et Chambly (point milliaire 44,00), y compris l'épi Shefford Ouest entre le point milliaire 14,13 et le point milliaire 28,37, soit une distance totale de 49,24 milles, dans la province de Québec.

RÉPERTORIÉ : COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA - SUBDIV. GRANBY (RE)

Membres : Edward Weinberg et Edmund J. O'Brien
Arrêté n^{o} : 1988-R-1116
Date de l'arrêté : le 1er décembre 1988
Décision n^{o} : 461-R-1988
Date de la décision : le 1er décembre 1988
Dossier n^{o} : 39310.265

Transport ferroviaire - Abandon - Opposition - Embranchement non rentable - Motifs de croire que la ligne devienne rentable dans un avenir prévisible - Intérêt public - Besoins futurs en matière de transport - Prévisions de trafic - Mesures de marketing - Abandon de l'épi

La présente était une demande faite par le CN en vue d'abandonner l'exploitation de la subdivision Granby, y compris l'épi Shefford Ouest. Plusieurs intervenants se sont opposés à cette demande, soit divers utilisateurs, municipalités, ministère et autres organismes et groupements.

Dans la demande, le CN a fait valoir que les clients qui utilisaient l'embranchement pourraient recourir aux services intermodaux du CN. Cette clientèle pouvait également être desservie par le CP à leur subdivision. De l'avis du CN, l'abandon a très peu de conséquences sur les autres voies ferrés ou pour les autres transporteurs parce que le trafic en wagons complets était peu élevé sur cet embranchement. De plus, il y a des entreprises de camionnage qui peuvent assurer le transport du trafic existant sur la subdivision.

Dans son mémoire, SIVACO s'était opposé à la demande en soutenant qu'elle utiliserait l'embranchement si le CN offrait d'accroître le nombre de trains de deux à quatre par semaine. Elle a de plus présenté des preuves en vue de soutenir son allégation d'une plus grande utilisation du service si l'Office garantissait que cet embranchement continuera à être exploité.

In the matter of the application by the Canadian National Railway Company for authority to abandon the operation of the Granby Subdivision from Granby (M. 9.00) to Chambly (M. 44.00) including the West Shefford Spur between mileage 14.13 and mileage 28.37, a total distance of 49.24 miles in the Province of Quebec.

INDEXED AS: CANADIAN NATIONAL RAILWAY CO. - GRANBY SUBDIV. (RE)

Members: Edward Weinberg and Edmund J. O'Brien
Order No.: 1988-R-1116
Date of Order: December 1, 1988
Decision No.: 461-R-1988
Date of Decision: December 1, 1988
File No.: 39310.265

Railway transportation - Abandonment - Opposition - Uneconomic branch line - Reasonable probability of the line becoming economic in the foreseeable future - Public interest - Future transportation needs - Traffic forecast - Marketing efforts - Abandonment of the spur

This was an application by CN to abandon the operation of the Granby Subdivision including the West Shefford Spur. The application was opposed by various users, municipal and provincial authorities, and other agencies and groups.

In support of the application, CN argued that customers currently using the branch line could use CN's intermodal services. Customers could also be served by CP at their subdivisions. CN believed that the abandonment would have little or no consequences on other rail lines or carriers due to the low volumes of carload traffic involved. Moreover, there are a number of trucking companies to handle the existing traffic on the subdivision.

In opposition, SIVACO stated that it could improve its use of the line if CN would increase the number of trains from two to four per week. It also presented evidence to support its claim of increased rail traffic if the Agency assured continuation of the branch line.

D'autres oppositions ont fait valoir les conséquences néfastes pour les utilisateurs actuels. De plus, ils soutiennent que la demande d'abandon n'a pas fait l'objet de discussions avec les utilisateurs du service de la voie et que l'abandon entraînerait un accroissement du trafic dans la ville.

Décision : L'Office a ordonné au CN de continuer l'exploitation de la subdivision Granby, à l'exclusion de l'épi Shefford Ouest qui devrait être abandonné.

L'Office a déterminé que l'embranchement n'était pas rentable étant donné que les pertes se sont élevées à 434 894 $ en 1986. Considérant que seul SIVACO a fourni des renseignements indiquant une augmentation importante de son utilisation des services ferroviaires, l'Office a estimé qu'il y avait des motifs raisonnables de croire que l'embranchement deviendrait rentable dans un avenir prévisible.

Relativement à la question de savoir si l'exploitation de la subdivision sera nécessaire dans l'intérêt public, à la lumière des besoins futurs de la région en matière de transport, notamment de la possiblilité d'une augmentation du trafic et du fait qu'il n'existait pas, à court terme, d'autres services de transport pouvant assurer la livraison, chaque année, d'environ 2 000 wagons complets d'acier laminé, l'Office fut d'avis qu'il était dans l'intérêt public de poursuivre l'exploitation de la voie, à l'exclusion de l'épi Shefford Ouest.

Par conséquent, l'Office a émi l'ordonnance de continuer l'exploitation de la subdivision, et le réexamen de la demande dans deux ans afin d'évaluer, à ce moment, l'augmentation présumée de l'utilisation quant à son incidence sur la viabilité économique de l'embranchement.

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT

Ordonnance du CTCF de la CCT nº R-41430, datée du 31 décembre 1987

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 157, 160, 160(7), 161, 163, 164, 165(1), 167, 168(1), 168(2), 169(1), 174

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2, art. 253

Règlement sur le calcul des frais ferroviaires, DORS/80-310

Other comments in opposition concerned the prejudicial effect on present users, the fact that the application for abandonment was not discussed with the users of the branch line, and that it would create more road traffic congestion in the city.

Decision: The Agency ordered CN to continue the operation of the Granby Subdivision; the West Shefford Spur was ordered abandoned.

The Agency determined that the branch line was uneconomic since losses increased to $434,894 in 1986. Considering that SIVACO was the only intervenor to produce evidence of a substancial increase in its use of rail services, the Agency nevertheless determined that there was reasonable probability that the branch line could become economic in the foreseeable future.

With respect to whether or not the operation of the branch line was in the public interest, in light of the future transportation needs of the area, specifically the potential increase in traffic, and the absence in the near future of alternative transportation facilities to potentially deliver 2 000 more carloads of milled steel annually, the Agency determined that the continued operation of the branch line (excluding the Spur) would be in the public interest.

The Agency, therefore, ordered continuation of the branch line. It will reconsider the application in two years, by which time the claimed increase in utilization will be assessed in terms of its impact on economic viability of the branch line.

CTC and NTA Decisions and Ordered Cited

CTC-RTC Order No. R-41430, dated December 31, 1987

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 157, 160, 160(7), 161, 163, 164, 165(1), 167, 168(1), 168(2), 169(1), 174

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 253

Railway Costing Regulations, SOR/80-310

DÉCISION

Historique de la demande

Le 5 août 1987, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le demandeur) a demandé, en vertu de l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, ch. R-2, l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Granby de Granby (p.m. 9,00) à Chambly (p.m. 44,00), y compris l'épi Shefford Ouest (l'épi), dans la province de Québec.

Vu la proclamation, le 1er janvier 1988, de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34 (LNT 1987), la présente demande est maintenant réputée avoir été présentée en vertu du paragraphe 160(7) de la LNT 1987.

Historique de la voie

Le 22 avril 1853, la Stanstead, Shefford and Chambly Railroad Company a été constituée en société en vue de construire une voie ferrée de Stanstead à Shefford, à Chambly et au fleuve St-Laurent. Une voie ferrée a été construite depuis St-Jean, au Québec, jusqu'à Waterloo, au Québec. Le 23 décembre 1871, la Montreal, Chambly and Sorel Company a été constituée en société en vue de construire un chemin de fer de Sorel à Montréal, en passant par Chambly, et de Chambly jusqu'à la frontière provinciale située près de Philipsburg, en passant par St-Jean. Le 8 avril 1875, cette société est devenue The Montreal, Portland and Boston Railway Company et a été exploitée par la South Eastern Railway jusqu'au 1er juillet 1891, date à laquelle elle a été acquise par la Central Vermont Railway Company. Le 23 avril 1896, la Montreal and Province Line Railway Company a obtenu le droit d'exploiter la Montreal, Portland and Boston Railway Company. Le 29 juin 1897, la Montreal and Southern Counties Railway Company a été constituée en société et elle a obtenu le droit d'exploiter des services ferroviaires sur cette voie ferrée.

En mars 1906, la Grand Trunk Railway Company of Canada a obtenu le contrôle de la Montreal and Southern Counties Railway Company. Depuis le 31 décembre 1955, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, en qualité de successeur, est propriétaire et exploitant de la voie décrite dans la demande.

DECISION

History of the application

On August 5, 1987, the Canadian National Railway Company (the applicant) applied, pursuant to section 253 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, for authority to abandon the operation of the Granby Subdivision from Granby (M. 9.00) to Chambly (M. 44.00) including the West Shefford Spur (branch line), in the Province of Quebec.

With the proclamation on January 1, 1988 of the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34 (NTA, 1987), this application is now deemed to have been made pursuant to subsection 160(7) of the NTA, 1987.

History of the line

On April 22, 1853, The Stanstead, Shefford and Chambly Railroad Company was incorporated to build trackage from Stanstead to Shefford, to Chambly and to the St. Lawrence River. Trackage was constructed from St. Johns, Quebec to Waterloo, Quebec. On December 23, 1871, the Montreal, Chambly and Sorel Company was incorporated to construct a railway from Sorel via Chambly to Montreal and from Chambly through St. Johns to the Province Line near Philipsburg. On April 8, 1875 the name was changed to The Montreal, Portland and Boston Railway Company and operated by the South Eastern Railway until July 1, 1891 when operation was taken over by the Central Vermont Railway Company. On April 23, 1896, The Montreal and Province Line Railway Company was granted the right to operate the Montreal, Portland and Boston Railway Company. On June 29, 1897, The Montreal and Southern Counties Railway Company was incorporated and obtained the right to operate railway services on this trackage.

In March 1906, the Grand Trunk Railway Company of Canada secured control of the Montreal and Southern Counties Railway Company. Since December 31, 1955, the applicant, as successor, has owned and operated the branch line described in this application.

Emplacement de la voie

Une carte de la région est jointe à la présente décision en appendice 1.

La subdivision Granby est située au sud-est de Montréal; elle part de Granby (p.m. 9,00) et s'étend vers le nord jusqu'à Chambly (p.m. 44,00). L'abandon de la voie, allant du point milliaire 0,09 au point milliaire 9,00, a été ordonné en vertu de l'ordonnance n° R-41430 du CTCF en date du 31 décembre 1987. L'épi Shefford Ouest débute au point milliaire 14,1 de la subdivision Granby, dans la ville de Granby, et s'étend vers le sud en traversant des terres agricoles sur une distance de 14,24 milles jusqu'à la ville de Farnham.

Les gares de cet embranchement sont situées à Granby (p.m. 13,7), Clough (p.m. 14,4), St-Césaire (p.m. 29,9), Marieville (p.m. 38,6), Richelieu (p.m. 43,0) et Farnham (14,24 milles le long de l'épi Shefford Ouest).

État de la voie

La voie comporte de nombreuses courbes et pentes raides. Le tronçon allant du point milliaire 9,0 au point milliaire 13,0 est envahi par la végétation. Entre le point milliaire 13,0 et le point milliaire 40,0, bon nombre de courbes sont en mauvais état. Le tronçon allant du point milliaire 40,0 au point milliaire 44,0 est en assez bon état.

La voie se compose principalement de rails de 85 livres dont l'état est passable. La plate-forme est formée d'un ballast de pierre concassée en bon état. Les traverses ne sont pas en bon état; elles sont remplacées uniquement pour maintenir l'écartement. L'alignement et la surface de la voie sont passables. Il n'y a pas d'équipe d'entretien permanente affectée à cet embranchement, mais la voie est inspectée régulièrement. L'état des ponts est acceptable. La voie compte 41 passages à niveau publics dont 27 sont munis de dispositifs de protection automatiques. La voie comporte également deux passages à niveau privés dont l'un est muni de dispositifs de protection automatiques et l'autre, de signaux réflecteurs courants.

La voie de l'épi Shefford Ouest se compose de rails de 85 livres et 80 livres dont l'état varie de passable à mauvais. Les rails n'ont pas été disposés

Location of the line

A map of the area is attached as Appendix 1.

The Granby Subdivision is situated south-east of Montreal; it begins at Granby (M. 9.00) and runs northward to end at Chambly (M. 44.00). The track from mile 0.09 to mile 9.00 was ordered abandoned through RTC Order R-41430 dated December 31, 1987. The West Shefford Spur branches off at mile 14.1 of the Granby Subdivision in the Town of Granby and runs south through agricultural land a distance of 14.24 miles where it enters the Town of Farnham.

The stations on this branch line are Granby (M. 13.7), Clough (M. 14.4), St-Césaire (M. 29.9), Marieville (M.38.6), Richelieu (M. 43.0) and Farnham (14.24 miles along the West Shefford Spur).

Condition of the track

The track has many sharp curves and steep slopes. The section between mileage 9.0 and 13.0 is overgrown with vegetation. Between mileage 13.0 and 40.0 many curves are in poor condition. The section between mileage 40.0 and 44.0 is in relatively good condition.

The track structure is mainly-composed of 85 lbs rail in fair condition. The roadbed is made of crushed rock ballast in good condition. The ties are not in good condition; their replacement is made only to maintain the gauge. The alignment and surface of the track is fair. There is no permanent maintenance crew assigned along this portion of the line but the track is inspected regularly. The bridges are in an acceptable condition. There are 41 public crossings at grade, 27 of which are protected by automatic protective devices. There are also 2 private crossings, one with automatic protection and the other with standard reflectorized crossing signs.

The track structure of the West Shefford Spur is composed of a mix of 85 and 80 lbs rail in fair to poor condition. The rails have not been laid on

sur des selles et reposent directement sur des traverses en bois qui sont en mauvais état. La plate-forme se compose d'un ballast de pierre dont l'état est passable. Une végétation abondante pousse dans les fossés et l'écoulement est mauvais. Les clôtures sont presque inexistantes. L'état des ponts est acceptable, sauf en ce qui a trait au pont d'acier situé au point milliaire 28,16, qui semble être en mauvais état. On compte 18 passages publics, dont 8 sont munis de dispositifs de protection automatiques.

Description du service

À l'heure actuelle, les trains 592 et 593 desservent la subdivision Granby deux fois par semaine, tandis que l'épi Shefford Ouest est desservi uniquement selon les besoins.

Trafic en wagons complets

L'embranchement est utilisé pour le transport d'une gamme variée de produits. Le trafic reçu se compose principalement de produits agricoles, de nourriture pour animaux et de produits du bois, alors que le trafic expédié comprend surtout des réservoirs de stockage, du fil métallique et des matériaux pour clôture, des produits d'alimentation frais, des conteneurs et des matériaux pour revêtement de plancher. Le volume de trafic a constamment baissé de 1984 à 1986. En 1987, le trafic en wagons complets a augmenté légèrement.

tie plates and sit directly on wooden ties in bad condition. The roadbed is composed of rock ballast in fair condition. Heavy vegetation is growing in the ditches and the drainage is poor. The fencing is almost nonexistent. The bridges are in an acceptable condition except for the steel bridge at M. 28.16 which appeared to be weak. There are 18 public crossings, 8 of which are protected by automatic protective devices.

Description of service

At present, trains 592 and 593 serve the Granby Subdivision twice weekly, while the West Shefford Spur is only served on an "as required" basis.

Carload traffic

A wide variety of products are handled on the branch line. Inbound traffic is composed primarily of agricultural products, animal feed and lumber products while outbound traffic includes mainly storage-tanks, wire and fencing, fresh food, containers and floor coverings. The volume of traffic declined steadily from 1984 to 1986. In 1987 carload traffic increased slightly.

Relevé du trafic
Traffic Summary

Subdivision Granby de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada entre Granby (p.m. 9,00) et Chambly (p.m. 44,0)
Granby Subdivision - Canadian National Railway Company Granby (M. 9.00) to Chambly (M. 44.0)

Y compris l'épi Shefford Ouest
Including West Shefford Spur

Année Year	Fort Chambly Reçu In	Fort Chambly Expédié Out	Richelieu Reçu In	Richelieu Expédié Out	Marieville Reçu In	Marieville Expédié Out	Rougemont Reçu In	Rougemont Expédié Out
1984	-	-	2	-	62	20	22	48
1985	-	-	1	-	43	24	18	49
1986	-	-	-	1	27	19	21	65
1987	-	-	2	-	39	21	38	21

Année Year	St-Césaire Reçu In	St-Césaire Expédié Out	Granby ouest Reçu In	Granby ouest Expédié Out	Granby Reçu In	Granby Expédié Out	Farnham Reçu In	Farnham Expédié Out
1984	12	-	66	-	283	77	36	68
1985	4	2	84	-	185	57	30	69
1986	1	1	66	-	134	44	14	27
1987	4	3	76	-	170	31	14	19

Année Year	Total
1984	696
1985	566
1986	420
1987	438

Pertes réelles

Lorsqu'il y a opposition à une demande en vertu de l'article 161 de la LNT 1987, l'Office national des transports (Office), en application de l'article 163, publie un état des pertes réelles enregistrées relativement à l'exploitation de l'embranchement en question.

L'avis des pertes réelles que l'Office a publié le 6 juin 1988 comporte un état de la « perte réelle » enregistrée de 1984 à 1986. Les montants établis pour les années 1985 et 1986 étaient fondés sur un mémoire préliminaire et ont été fournis pour

Actual losses

Where an application is opposed under section 161 of the NTA, 1987, the National Transportation Agency (Agency) in accordance with section 163 issues a statement of actual loss incurred in respect of the branch line operation.

Included in the Notice of Actual Losses, issued by the Agency on June 6, 1988 was a statement of the "Actual Loss" incurred for the years 1984 through 1986. The determinations for 1985 and 1986 were based on a preliminary submission and

montrer la tendance continue des pertes réelles associées à l'exploitation de cette voie. Les « pertes réelles » déterminées par l'Office, conformément au *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et à l'article 157 de la LNT 1987, sont les suivantes :

Année	Dépenses totales $	Recettes $	Pertes réelles $	Perte par wagon complet $
1984	1 898 686	1 756 732	141 954	204
1985*	1 852 949	1 586 996	265 953	470
1986*	1 628 834	1 193 940	434 894	1 035

* D'après un mémoire préliminaire

Autres services de transports

1. Routes

Les municipalités situées le long de la subdivision Granby sont desservies par l'autoroute 10 et par la route provinciale 112. La ville de Farnham est desservie par l'autoroute 10 et la route provinciale 104.

2. Rail

Le CN offre son service ferroviaire à plusieurs autres points d'expédition de sa subdivision St-Hyacinthe, tandis que le CP dessert toutes les gares de cet embranchement, sauf celle de Clough, depuis ses subdivisions Adirondack ou St-Guillaume.

Il y a sept entreprises de camionnage qui sont autorisées à desservir les clients de la subdivision Granby, y compris l'épi Shefford Ouest.

Sommaire de la preuve

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Dans sa demande, le CN a fait valoir que le CN Rail ne prévoyait pas offrir de nouveaux services ferroviaires pour la partie de la subdivision Granby faisant l'objet de la demande d'abandon. Quant au reste de la subdivision, le service se poursuivra de la façon prévue. Les clients qui utilisent actuellement l'embranchement visé par la demande d'abandon peuvent recourir aux services

have been provided to indicate the continuing trend of actual losses incurred in the operation of this branch line. The "Actual Losses" as determined by the Agency, pursuant to the provisions of the *Railway Costing Regulations* and section 157 of the NTA, 1987 are as follows:

Year	Total Costs $	Revenues $	Actual Losses $	Loss per Carload $
1984	1,898,686	1,756,732	141,954	204
1985*	1,852,949	1,586,996	265,953	470
1986*	1,628,834	1,193,940	434,894	1,035

* Based on a preliminary submission

Alternative Transportation Services

1. Highway

The municipalities situated along the Granby Subdivision are served by Autoroute 10 and Provincial Highway No. 112. The Town of Farnham is served by Autoroute 10 and Provincial Highway No. 104.

2. Rail

Several alternative rail service shipping points are offered by the applicant from its St-Hyacinthe Subdivision and CP from its Adirondack or St-Guillaume Subdivisions for all the stations on this branch line with Clough being the only exception.

There are seven trucking companies licensed to serve customers situated on the Granby Subdivision, including West Shefford Spur.

Summary of evidence

Canadian National Railway Company

In its application, the applicant stated that there are no new rail services scheduled by CN Rail for the portion of the Granby Subdivision proposed for abandonment. Service to the remaining portion of the Subdivision will continue as scheduled. Customers currently using the branch line under application for abandonment can depend on the applicant's intermodal services. Customers can also

intermodaux du CN. La clientèle peut également être desservie par le CP Rail à Ste-Rosalie, St-Paul d'Abbotsford ou Farnham, à la subdivision St-Guillaume du CP. De l'avis du CN, l'abandon aura très peu de conséquences sur les autres voies ferrées ou pour les autres transporteurs parce que le trafic en wagons complets est peu élevé sur cet embranchement. Il y a plusieurs entreprises de camionnage qui peuvent assurer le transport du trafic existant sur la subdivision. Aucune modification opérationnelle n'est réalisable pour rendre l'embranchement rentable puisque le service ferroviaire actuel est déjà minimal.

SIVACO Québec Corp.

Dans son mémoire, SIVACO s'est opposée à la demande d'abandon, soutenant qu'en 1988, elle expédiera environ six wagons par semaine ou 312 wagons par année de billettes de métal destinées à être laminées. Elle allègue qu'elle pourrait doubler le nombre de wagons par semaine, « si le CN offrait » d'accroître le nombre de trains de deux à quatre par semaine. SIVACO précise qu'elle fait actuellement un essai pour déterminer s'il est plus rentable de recevoir les rouleaux de fil métallique à Marieville sur des wagons plats que sur des wagons tombereaux. Si l'essai s'avère rentable, SIVACO pourra accroître l'utilisation du service ferroviaire, bien que le CN devra peut-être augmenter le nombre de wagons plats. SIVACO ajoute qu'il sera peut-être nécessaire de déplacer la voie de débord de la société pour améliorer le déchargement des rouleaux de fil métallique. SIVACO injectera des sommes d'argent dans ce projet et fera vraisemblablement une plus grande utilisation du service ferroviaire si l'Office garantit que cet embranchement continuera à être exploité.

Ministère des Transports du gouvernement du Québec

M. Fournier, qui représente le ministère des Transports du Québec, a fait valoir que le Ministre s'oppose à l'abandon, car les conséquences seraient néfastes pour les utilisateurs actuels. De l'avis du Ministre, l'embranchement est une voie importante qui permet le transport des fournitures nécessaires aux activités commerciales de la région. L'élimination des services ferroviaires forcera les utilisateurs à expédier leurs marchandises par camion depuis la tête de ligne du chemin de fer la plus proche, ce qui entraînera une augmentation des

be served by CP Rail in Ste-Rosalie, St-Paul d'Abbotsford, or at Farnham on CP's St-Guillaume Subdivision. The applicant believes that abandonment will have little or no consequence on other rail lines or carriers due to the low volume of carload traffic involved. There are a good number of trucking companies to handle the existing traffic on the Subdivision. Operational changes cannot be made to make the branch line profitable since train service is already at a minimum.

SIVACO Quebec Corp.

In its submission opposing abandonment, SIVACO stated that it will ship in 1988 about 6 cars per week or 312 per year of metal billets for milling. It claims it could double the number of cars per week "if CN offers" to increase the number of trains from 2 to 4 per week. SIVACO said it is now testing the economic benefit of receiving coils at Marieville on flat cars rather than gondolas. If this trial proves cost effective, SIVACO rail usage could improve although flat car supplies may also need to be increased by the applicant. A second issue SIVACO raised is that the company's siding may need to be moved for better coil unloading. SIVACO will invest in the above project and likely increase rail traffic if the Agency assures the continuation of this branch line.

Ministère des Transports, Gouvernement du Québec

Mr. Fournier representing the Ministry of Transport of Québec has indicated that the Ministry is opposed to the abandonment alleging the loss of the branch line would prejudicially affect the present users. It is the opinion of the Ministry that the branch line is an important channel of supplies for the commerce in the region. Removing rail services will force the users to truck their merchandise from the head of the nearest alternate rail line thereby experiencing higher transport costs. The Ministry suggests that the Agency should

frais de transport pour eux. Le Ministre propose à l'Office de recommander la construction d'un raccordement à l'épi Shefford Ouest entre le CN et le CP, de façon que cette dernière desserve cette subdivision à l'avenir.

En outre, il demande à l'Office de ne pas adopter de mesures qui pourraient compromettre le développement économique de la région. En cas d'abandon, le Ministre demande que l'Office formule des recommandations en vue d'offrir une aide financière aux utilisateurs du service ferroviaire qui devraient avoir recours à d'autres modes de transport.

Commissariat industriel montérégien (St-Césaire)

Le Commissariat industriel montérégien s'inquiète surtout de l'effet de l'abandon pour les villes de Marieville et de St-Césaire. Il a mené une enquête auprès des industries locales et en est venu à la conclusion que l'utilisation de la subdivision, y compris l'épi Shefford Ouest, augmentera à l'avenir. Le Commissariat souligne que SIVACO, de Marieville, est actuellement en plein essor et que cette croissance se poursuivra; après 1988, la demande de wagons complets de SIVACO passera de 35 à 2 000 wagons par année. Papier Rouville Inc., une autre entreprise en pleine croissance, prévoit avoir besoin de 125 wagons par année. Par ailleurs, l'entreprise A. Lassonde et Fils cherche à accroître sa part du marché et pourrait voir ses besoins actuels augmenter pour atteindre de 5 à 6 wagons par année. L'association des industries de la région cherche à faire connaître celle-ci aux investisseurs étrangers pour favoriser l'établissement de nouvelles usines à Marieville et St-Césaire. Ses programmes permettront la création de 250 à 700 emplois dans la région.

Jacques Tremblay (député d'Iberville)

Dans son mémoire, M. Tremblay se dit préoccupé du fait que la demande d'abandon n'ait pas fait l'objet de discussions avec les utilisateurs du service de la voie. Il s'inquiète surtout pour A. Lassonde et Fils, de Rougemont, et SIVACO, de Marieville. Il soutient que A. Lassonde et Fils s'oppose à l'abandon du service sur la voie parce que la perte de ce service la rendrait moins concurrentielle dans l'Ouest du Canada; quant à SIVACO, elle s'oppose, elle aussi, car le projet qu'elle élabore actuellement l'incitera à utiliser

recommend a link be created at the West Shefford Spur between the applicant and CP and have CP take over servicing this subdivision.

In addition, it asks that the Agency not take action that will compromise the economic development of the region. In the event of abandonment, the Ministry requests that the Agency include recommendations to provide financial assistance to the users of the branch line for utilization of alternative modes of transport.

Commissariat Industriel Montérégien (St-Césaire)

The Commissariat Industriel Montérégien is concerned mainly for the cities of Marieville and St-Césaire in the event of abandonment. It conducted a survey of local industries and concluded that there will be greater utilization of the Subdivision including the West Shefford Spur in the future. It indicates that SIVACO of Marieville is presently expanding and will continue to do so and stated that SIVACO's demand for carloads will increase from 35 to 2,000 cars annually after 1988. Papier Rouville Inc., another plant under expansion, is projected to require 125 cars per year. Also included in the survey was A. Lassonde et Fils, which is working to raise its markets above the present need for 5 to 6 cars a year. Its regional industry association is promoting the region to foreign investors, hoping the result will be the development of new factories in Marieville and St-Césaire. It claims to have programs in hand which will generate 250 to 700 jobs in the area.

Jacques Tremblay (MP for Iberville)

Mr. Tremblay wrote of his concern that the application for abandonment was not discussed with the users of the branch line. He is mainly concerned for A. Lassonde et Fils of Rougemont and SIVACO of Marieville. He stated that A. Lassonde et Fils objects to the closure of the branch line because the loss of rail service would undermine its competitiveness in Western Canada and that SIVACO is also opposed because it has a project under development which will increase its use of rail service. Mr. Tremblay suggested that

davantage le service ferroviaire. M. Tremblay ajoute que, même en cas d'abandon, les voies devraient demeurer intactes de façon que le CN puisse rétablir le service en cas de besoin.

Les Entreprises Ferroviaires du Canada

Les Entreprises Ferroviaires du Canada ont fait savoir à l'Office qu'elles s'opposaient à la demande d'abandon, précisant qu'elles souhaiteront peut-être acheter la voie plus tard et qu'entre-temps, l'infrastructure doit être conservée. Elles ont l'intention de constituer une société ferroviaire, la Quebec, Abitibi and North Shore Central, qui négocierait par la suite l'achat de la subdivision Granby pour son réseau.

Le moment exact de cette offre n'a pas été précisé et aucune n'a été reçue jusqu'à maintenant.

Ville de Richelieu

La Ville s'oppose à la demande d'abandon, pour le motif que cet abandon entraînera un accroissement du trafic dans la ville et, par le fait même, des frais d'entretien des routes locales.

Corporation municipale Village Rougemont

La Ville de Rougemont s'oppose à l'abandon de la voie mentionnée par le CN.

Corporation municipale de la paroisse de St-Paul d'Abbotsford

La municipalité ne s'oppose pas à l'abandon de la voie par le CN et appuie cette demande.

Ville de Granby

Le maire de Granby a indiqué à l'Office que la Ville appuie l'abandon proposé de l'exploitation de la subdivision Granby entre les points milliaires mentionnés, car l'enlèvement de la voie en question et des installations ferroviaires faciliterait la mise à exécution des projets de développement du centre-ville de Granby.

Corporation municipale du Canton de Granby

Le Canton de Granby appuie l'abandon proposé de l'exploitation de la subdivision Granby entre

even in the event of abandonment, the tracks should be left intact, so if need be, the applicant can reestablish service.

Les Entreprises Ferroviaires du Canada

The Agency was advised by Les Entreprises Ferroviaires du Canada that it opposes the proposed abandonment because this company in the future may wish to buy the branch line and needs the infrastructure maintained until then. It plans to incorporate a railway, the Quebec, Abitibi and North Shore Central, which would then negotiate the purchase of the Granby Subdivision for its network.

The exact timing of their planned offer was not provided and none has been received to date.

Ville de Richelieu

The City objects to the proposed closure on the grounds that it will create more road traffic congestion in the City. In addition, the costs of maintaining local roads will increase due to additional usage.

Corporation Municipale Village Rougemont

The City of Rougemont objects to the proposed closure of the cited trackage by the applicant.

Corporation Municipale de la Paroisse de St-Paul d'Abbotsford

The Municipality has no objection and supports the proposed abandonment by the applicant.

Ville de Granby

The mayor of Granby has indicated to the Agency that the City of Granby supports the proposed abandonment of the operation of the Granby Subdivision between the cited mileages as the removal of the subject trackage and railway installations would facilitate the City's plans for the development of its centre core.

Corporation Municipale du Canton de Granby

The Canton of Granby is in favor of the proposed abandonment of the operation of the

Granby et Chambly. Toutefois, il s'oppose à l'abandon de l'exploitation de l'épi Shefford Ouest. Il demande que celui-ci soit conservé pour être utilisé aux fins du développement industriel ultérieur de la région.

Autres intervenants

Les intervenants suivants se sont tous opposés à la demande d'abandon du CN, pour le motif que le service ferroviaire constituera un élément essentiel du développement industriel dans leur propre région :

Transport 2000, Québec
Ville de Marieville
Ville de Saint-Césaire
Richard Grisé (député de Chambly)
Ville de Carignan
Municipalité régionale de Comté de Rouville
Corporation municipale de la paroisse de Ste-Marie de Monnoir

Questions étudiées

En vertu de l'article 164 de la LNT 1987, l'Office doit tout d'abord déterminer si l'embranchement est rentable et, s'il ne l'est pas, s'il y a des motifs raisonnables de croire qu'il puisse le devenir dans un avenir prévisible. S'il n'y en a pas, l'embranchement doit être abandonné. Dans le cas contraire, la voie doit être abandonnée si elle n'est pas nécessaire dans l'intérêt public.

L'Office a déterminé que l'embranchement n'est pas rentable, ainsi que le démontrent les pertes réelles enregistrées au cours de la récente période financière visée. Les données d'exploitation indiquent que les pertes se sont élevées à 434 894 $ en 1986.

Toutefois, l'Office est d'avis qu'il y a des motifs de croire que l'embranchement pourrait devenir rentable dans un avenir prévisible. Le Commissariat industriel montérégien de St-Césaire a indiqué que non seulement SIVACO, mais aussi Papier Rouville Inc. et A. Lassonde et Fils sont actuellement en pleine croissance et auront besoin du service ferroviaire pour poursuivre cette croissance et augmenter, par la suite, le trafic en wagons complets sur la voie. Cependant, comme l'Office l'a indiqué dans l'avis du 6 juin 1988, s'il y

Granby Subdivision from Granby to Chambly. However, it is opposed to the abandonment of the West Shefford Spur. It requests that the Spur be maintained for use in the future industrial development of the area.

Others

The following interveners all objected to the proposed abandonment by the applicant because rail service will be an essential element of the industrial expansion in their own region:

Transport 2000, Québec
Ville de Marieville
Ville de St-Césaire
Richard Grisé M.P. (Député de Chambly)
Ville de Carignan
Municipalité Régionale de Comté de Rouville
Corporation Municipale de la Paroisse de Ste-Marie de Monnoir

Matters considered

Section 164 of the NTA, 1987 requires the Agency to determine first if the branch line is uneconomic and, if so, whether also there is a reasonable probability of it becoming economic in the foreseeable future. Should there be no such probability of it becoming economic, the branch line must be abandoned. If there is a probability it may become economic, the branch line must still be abandoned if not required in the public interest.

The Agency determines that the branch line is uneconomic. This has been demonstrated by the actual losses in recent prescribed financial periods. Operating data indicate that losses have increased to $434,894 in 1986.

However, the Agency determines further that there is a reasonable probability the branch line could become economic in the foreseeable future. The Commissariat Industriel Montéregien of St-Césaire has suggested that in addition to SIVACO, Papier Rouville Inc. and A. Lassonde et Fils are presently expanding and will require the continuance of the rail service to aid in that development and subsequently increase carload traffic on the branch line. But as it was stated in the Notice of June 6, 1988, if there is reasonable

a des motifs raisonnables de croire que l'embranchement pourra devenir rentable dans un avenir prévisible, une preuve doit être fournie en ce sens. Seule SIVACO a fourni des renseignements indiquant qu'en 1988, elle utilisera environ 313 wagons complets, comparativement à moins de 35 wagons qui ont été expédiés à Marieville au cours de l'année précédente. SIVACO s'attend à ce que ce nombre atteigne 2 000 à partir de 1988. Au cours de cette même année, la demande de SIVACO, le seul intervenant ayant prouvé une augmentation importante de son utilisation des services ferroviaires, a été inférieure au trafic supplémentaire nécessaire; pourtant, cette entreprise a décuplé son utilisation de cet embranchement. L'Office estime donc qu'il y a des motifs raisonnables de croire que l'embranchement deviendra rentable dans un avenir prévisible.

probability of the branch line becoming economic in the foreseeable future, documented evidence must be submitted to the Agency. Only SIVACO provided information indicating that in 1988 it will have increased traffic to approximately 313 carloads from under 35 carloads shipped to Marieville in the previous year. SIVACO says it expects to continue to increase its traffic to as much as 2,000 beginning in 1988. In 1988 SIVACO, the only intervener to produce evidence of substantial increase in its consumption of rail services, generated less than the necessary additional traffic, yet did increase ten-fold its usage of this branch line. Accordingly, the Agency is satisfied that there is reasonable probability of the branch line becoming economic in the foreseeable future.

En ce qui a trait à l'accroissement futur du trafic sur la partie de la voie située à l'est de Marieville, plusieurs régions autres que Marieville ont produit des interventions et soutenu dans leur mémoire que les expéditeurs ont besoin de cette voie et prévoient même en accroître l'utilisation. En outre, Granby, Granby Ouest et Rougemont fournissent un volume constant, bien que relativement faible, de trafic sur cet embranchement. Compte tenu des répercussions positives de la croissance de SIVACO, il est raisonnable de poursuivre l'exploitation de la totalité de la voie, sauf l'épi Shefford Ouest, ce qui permettra aux autres expéditeurs de réaliser leurs projets et de contribuer à l'accroissement du trafic sur cette partie de la voie. Il sera plus facile pour A. Lassonde et Fils, Papier Rouville Inc. et les autres expéditeurs de contribuer à cette augmentation du trafic si la voie entre Granby et Marieville demeure également ouverte.

Regarding the outlook for traffic improvement on that portion of the track east of Marieville, several interventions were received from communities other than Marieville stating this branch line is required by shippers who also plan some increase in its use. Further, it is noted that Granby, Granby West and Rougemont contribute stable although relatively low amounts of traffic on the branch line. In light of the positive impact SIVACO has begun to cause, it is reasonable to keep the entire branch line in operation, with the exception of the West Shefford Spur, and thereby permit the other shippers to bring to fruition their plans to also contribute more traffic to the branch line. Traffic increases caused by A. Lassonde et Fils and Papier Rouville Inc. and other shippers will be facilitated if the branch line between Granby and Marieville is also kept in operation.

L'épi Shefford Ouest dessert uniquement les clients du demandeur à Farnham. La preuve indique qu'aucune partie du trafic n'est en provenance ou à destination de la subdivision Granby ou de ses embranchements. En 1986, cette voie, qui s'étend sur une distance de 14 milles, a assuré le transport vers Farnham de 14 wagons complets, composés principalement de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard et de graines de soya de Toronto. De la même façon, des 27 wagons complets expédiés en dehors de Farnham en 1986, 14 contenaient des pièces d'automobile destinées au Nouveau-Brunswick et 10, des produits de revêtement de plancher destinés à Calgary. Il

The West Shefford Spur serves only the applicant's customers at Farnham. Evidence indicates all traffic originates and terminates off the Granby Subdivision and Spur lines. This 14 mile long track carried 14 carloads into Farnham in 1986, consisting mainly of potatoes from P.E.I. and soybean material from Toronto. Similarly, of the 27 carloads shipped out of Farnham in 1986, 14 were automobile parts destined for New Brunswick and 10 were floor covering products destined for Calgary. None of these commodities specifically require routing via the branch line or its Spur. Considering the fact that the CP's St-Guillaume Subdivision also serves Farnham, the low volume of

n'est pas nécessaire d'utiliser cet embranchement ou son épi pour transporter ces marchandises. Comme le CP dessert elle aussi Farnham par sa subdivision St-Guillaume, que le volume de trafic sur l'épi est peu élevé, qu'il n'a pas été prouvé que l'utilisation de celui-ci augmentera à l'avenir et qu'il n'existe aucun facteur exigeant l'utilisation de l'épi pour l'acheminement du trafic, les consignateurs et consignataires de Farnham pourront tout aussi bien être desservis par un autre transporteur ferroviaire et un transporteur routier dans ce cas-ci. Les recettes découlant du transport du fret sur l'épi sont nettement insuffisantes. Ainsi, d'après les données de 1986, l'épi de 14 milles représentait 29 p. 100 de l'ensemble de la voie (et, sur une base proportionnelle, 29 p. 100 des dépenses); pourtant, son utilisation n'a engendré que 8 p. 100 des recettes, soit 93 000 $. En conséquence, l'épi n'est pas rentable et demeurera vraisemblablement non rentable.

traffic on the Spur and the absence of evidence that use of the Spur will increase in future, and the absence of factors which compel routing existing traffic over the Spur, it is probable that the applicant's Farnham consignors and consignees can be equally well served by an alternative rail carrier and route in this case. The traffic over the Spur generates substantially inadequate revenues. Using 1986 data as an example, the 14 mile Spur represented 29 per cent of the total track (and on a pro rata basis 29 per cent of costs), yet generated only $93,000 or 8 per cent of revenues. Thus the Spur is uneconomic and likely to remain uneconomic.

Plusieurs intervenants ont soutenu que l'Office devrait recommander la construction d'un autre raccordement à l'extrémité de l'épi Shefford Ouest située à Farnham, ce qui permettrait au CP de desservir Granby, Farnham, Marieville et Rougemont ainsi que d'autres clients depuis sa subdivision St-Guillaume. L'article 174 de la LNT 1987 permet aux transporteurs de faire des offres d'achat à cette fin et l'Office constate qu'aucune offre de ce genre n'a été présentée.

Several interveners suggested that the Agency should recommend an alternative linkage be constructed at the Farnham end of the West Shefford Spur which would permit CP to serve the Granby, Farnham, Marieville, Rougemont, and other customers from its St-Guillaume Subdivision. The NTA, 1987, in section 174, permits carriers to come forth and make purchase offers for just such a purpose as this. The Agency notes no such offer has been forthcoming.

Conclusions

L'Office est d'avis qu'à l'heure actuelle, l'embranchement n'est pas rentable, mais qu'il y a des motifs raisonnables de croire qu'il pourra le devenir dans un avenir prévisible. En vertu de l'article 167, l'Office doit déterminer si l'exploitation de l'embranchement est dans l'intérêt public. À la lumière des besoins futurs de la région en matière de transport, notamment de la possibilité que le trafic à destination de Marieville augmente et du fait qu'il n'existe pas, à court terme, d'autres services de transport pouvant assurer la livraison, chaque année, de peut-être 2 000 wagons complets de plus d'acier laminé, l'Office est d'avis qu'il serait dans l'intérêt public de poursuivre l'exploitation de la voie, à l'exception de l'épi.

Findings

The Agency has determined the branch line is at present uneconomic, but that there is a reasonable probability it may become economic in the foreseeable future. Section 167 requires the Agency to consider further whether or not the operation of the branch line is in the public interest. In light of the future transportation needs of the area, specifically the potential increase in traffic terminating at Marieville and the absence in the near term of alternative transportation facilities to deliver annually potentially 2000 more carloads of milled steel, the Agency determines that the continued operation of the branch line excluding the Spur would be in the public interest.

À la lumière de tous les renseignements qui ont été versés au dossier et reçus dans les délais fixés par les lois et règlements pertinents, l'Office en

On the basis of all information on file and received within the periods allowed by the law and regulations, the Agency concludes that the

vient à la conclusion que l'exploitation de la subdivision Granby, entre Granby (p.m. 9,00) et Chambly (p.m. 44,00), ne doit pas être abandonnée et que la demande doit être étudiée à nouveau dans deux ans. À ce moment, on pourra évaluer l'augmentation présumée de l'utilisation quant à son incidence sur la viabilité économique de l'embranchement.

Les prévisions de trafic pour cette subdivision sont élevées, si bien qu'elles permettent de croire que l'embranchement pourrait devenir rentable. Toutefois, la concrétisation de ces perspectives dépendra de la négociation coopérative entre les expéditeurs et le demandeur et d'un marketing agressif des services de ce dernier. Pour être en mesure de mieux revoir la situation économique de la subdivision Granby et l'étendue de la coopération entre les expéditeurs et le demandeur au cours des deux prochaines années, l'Office entend exiger que le demandeur lui soumette, tous les six mois, de l'information concernant les mesures de marketing prises par le demandeur pour mettre en valeur ses services aux yeux des expéditeurs actuels et éventuels dans la région desservie par l'embranchement.

De plus, il est recommandé que le demandeur établisse une fréquence de service plus régulière que « au besoin » et suffisante pour répondre efficacement aux besoins de transport sur cet embranchement, plus particulièrement au trafic attendu par SIVACO à Marieville.

De plus, l'Office en vient à la conclusion que l'exploitation de l'épi Shefford Ouest, entre le point milliaire 14,13 et le point milliaire 28,37, doit être abandonnée.

Les paragraphes 168(1) et 168(2) de la LNT 1987 précisent les délais dans lesquels l'Office doit ordonner l'abandon :

> « **168.** (1) L'Office fixe, pour l'arrêté d'abandon prévu par les articles 162, 165, 166 ou 175 : ...
>
> b) ... la date qu'il estime indiquée dans l'intérêt public.

operation of the Granby Subdivision from Granby (mile 9.00) to Chambly (mile 44.00) must not be abandoned and that the application shall be reconsidered two years hence by which time the claimed increase in utilization can be assessed in terms of its impact on the economic viability of the branch line.

The traffic forecast for this Subdivision is significant, enough to suggest the branch line could become profitable; however, the realization of this future will depend upon cooperative negotiation between shippers and the applicant and effective marketing of the applicant's services. In order that the Agency will be better able to conduct a review of the economic conditions on the Granby Subdivision and the extent of cooperation between shippers and the Applicant during the next two years, the Agency will require the Applicant to file, information concerning the marketing efforts of the applicant to promote its services to existing and potential shippers in the area of the branch line.

Further, it is recommended that the Applicant establish a frequency of service beyond an "as required basis" and sufficient to serve effectively this branch line and particularly the traffic expected by SIVACO at Marieville.

Further, the Agency concludes that the operation of the West Shefford Spur, from mile 14.13 to mile 28.37, must be abandoned.

Subsections 168 (1) and (2) of the NTA, 1987 govern the time limits within which the Agency must order the abandonment:

> "**168.** (1) Where the Agency makes an order under section 162, 165, 166 or 175 for the abandonment of a branch line or segment thereof, it shall fix ...
>
> b) such date for abandonment as it considers in the public interest ...

168. (2) La date de l'abandon fixée en vertu de l'alinéa (1)b) est postérieure d'au moins trente jours et d'au plus un an à celle de l'arrêté. »

En conséquence, conformément à l'article 168, l'Office détermine que l'exploitation de l'épi Shefford Ouest doit être abandonnée dans les trente jours de la date de l'arrêté donnant suite à cette décision.

ARRÊTÉ

ATTENDU que la Commission canadienne des transports (Commission) a reçu la demande le 5 août 1987;

ATTENDU que la Commission n'avait pas rendu une décision à la date d'entrée en vigueur de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34 (Loi);

ATTENDU que, en vertu du paragraphe 160(7), la demande est réputée avoir été présentée en vertu de l'article 160 de la Loi, le 1er janvier 1988, date à laquelle l'article pertinent de la Loi est entré en vigueur;

ATTENDU que, le 6 juin 1988, l'Office national des transports (Office) a publié un avis des pertes réelles sur l'embranchement, dans lequel il a dit étudier la demande et a invité les intéressés à présenter des mémoires sur la question;

ATTENDU que l'Office a reçu des oppositions au projet d'abandon de l'embranchement;

ATTENDU qu'aucune offre d'achat de l'embranchement n'a été faite en vertu de l'article 174, dans le délai prescrit par l'article 161;

ATTENDU que l'Office a étudié la demande, et rendu sa décision.

APRÈS étude des documents reçus et versés au dossier au sujet de la demande visée,

168. (2) A date fixed under paragraph 1(b) shall not be less than thirty days from the date of the order."

Therefore, pursuant to section 168, the Agency determines that the West Shefford Spur shall be abandoned thirty days from the date of the order giving effect to this Decision.

ORDER

WHEREAS the application was received by the Canadian Transport Commission (Commission) on August 5, 1987;

WHEREAS the Commission had not rendered a decision on the application on the date on which the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34 (Act) came into force;

WHEREAS by virtue of the provisions of subsection 160(7), the application is deemed to have been made pursuant to section 160 of the Act as of January 1, 1988, the date on which the relevant section of the Act came into force;

WHEREAS on June 6, 1988, the National Transportation Agency (Agency) issued a Notice of the actual losses on the branch line, that it was considering the application and invited submissions on the matter;

WHEREAS opposition to the proposed abandonment of the branch line has been received by the Agency;

WHEREAS no offer to purchase the branch line has been made pursuant to section 174 within the period prescribed in section 161;

WHEREAS the Agency has considered the application and in accordance with the Decision of the National Transportation Agency.

UPON consideration of the material received and on file related to the subject application,

L'OFFICE, PAR LES PRÉSENTES :

1. Détermine qu'il n'est pas nécessaire de tenir une audience publique et qu'une décision peut être rendue à la lumière des renseignements se trouvant au dossier.

2. Détermine que l'embranchement n'est pas rentable et qu'il y a un motif raisonnable de croire que le tronçon de Granby à Chambly deviendra rentable dans un avenir prévisible et qu'il est d'intérêt public d'exploiter ce tronçon.

3. Détermine qu'il n'y a aucun motif de croire que l'embranchement Shefford Ouest deviendra rentable dans un avenir prévisible.

L'OFFICE ORDONNE PAR LES PRÉSENTES QUE :

1. Conformément au paragraphe 165(1) de la Loi, le demandeur abandonnera l'exploitation de l'embranchement Shefford Ouest entre le point milliaire 14,1 de la subdivision Granby et Farnham dans la province de Québec, dans les trente jours de la date du présent arrêté.

2. Conformément au paragraphe 169(1) de la Loi, le demandeur continuera l'exploitation de la subdivision Granby, de Granby à Chambly.

3. Le demandeur informera la soussignée, par écrit, des dates auxquelles :

   i) l'exploitation de l'embranchement Shefford Ouest a été abandonnée;

   ii) les voies et les autres installations ont été enlevées.

4. La demande sera réexaminée deux ans suivant la date du présent arrêté.

5. Le demandeur déposera auprès de l'Office un rapport tous les six mois à partir de la date du présent arrêté indiquant les moyens utilisés par le demandeur afin de promouvoir ses services ferroviaires auprès des expéditeurs actuels et éventuels situés le long de l'embranchement, y compris les améliorations au niveau du service

THE AGENCY HEREBY:

1. Determines that a Public Hearing is not necessary and that the Decision can be made on the information on file.

2. Determines that the branch line is uneconomic and that there is a reasonable probability of the portion from Granby to Chambly becoming economic in the foreseeable future and that portion is required in the public interest.

3. Determines that the West Shefford Spur has no probability of becoming economic in the foreseeable future.

THE AGENCY HEREBY ORDERS THAT:

1. In compliance with subsection 165(1) of the Act, the Applicant shall abandon the operation of the West Shefford Spur between mile 14.1 of the Granby Subdivision and Farnham in the Province of Quebec, thirty days from the date of this Order.

2. In compliance with subsection 169(1) of the Act, the Applicant shall continue the operation of the Granby Subdivision from Granby to Chambly.

3. The Applicant shall advise the undersigned in writing of the dates upon which:

   i) the operation of the West Shefford Spur has been abandoned, and

   ii) the trackage and other facilities were removed.

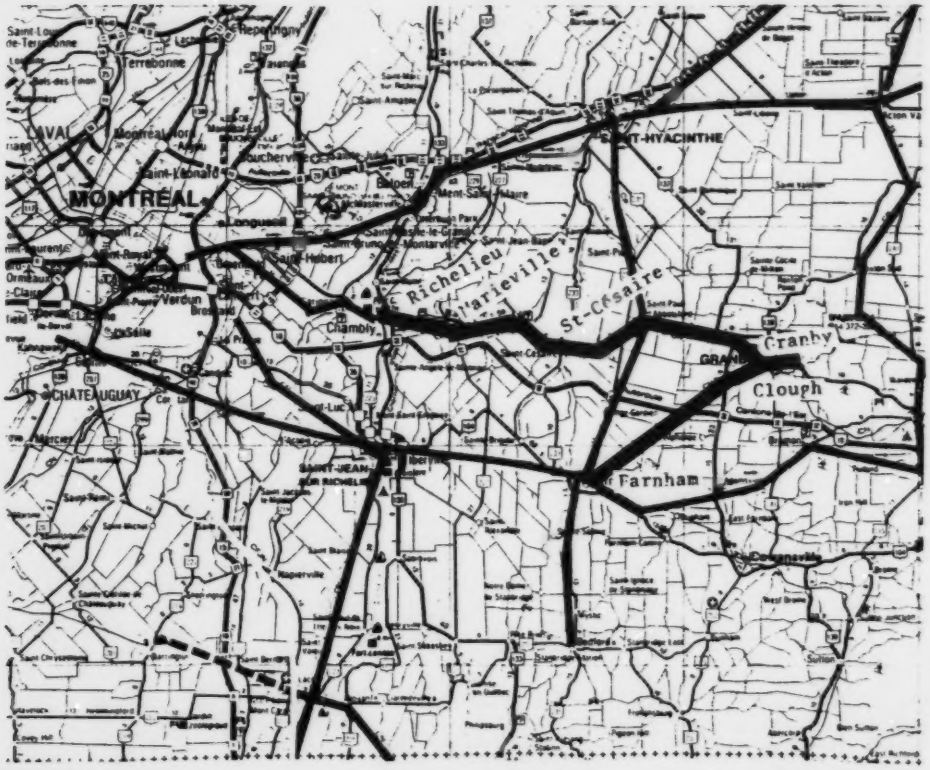
4. The application shall be reconsidered two years from the date of this Order.

5. The Applicant shall submit a report to the Agency every six months from the date of this Order, describing the effort made by the Applicant to market its rail services to existing and potential shippers along the branch line, including improvements to its level of service to accommodate the needs of those shippers

pour répondre aux besoins des expéditeurs qui ont manifesté l'intention d'accroître l'utilisation des services du demandeur.

who have indicated their intentions to increase their use of the Applicant's services.

APPENDICE 1 **APPENDIX 1**



CN REGION St-Lawrence AREA Champlain
RÉGION St-Laurent DIVISION Champ
PROPOSED ABANDONMENT OF THE Granby Subd. & W. effor
RAPPORT SUR LE PROJET D'ABANDON DE Granby et W. Shefford
FROM/ENTRE Granby 09.00 TO/ET 44.00
FROM/ENTRE W.Shefford 14.13 TO/ET 28.37

LEGEND/LÉGENDE

OWN LINE TO BE ABANDONED / VOIE DU CN POUR ABANDON
OTHER CNR LINES / AUTRES VOIES DU CN
OTHER CNR LINES FILED FOR ABANDONMENT / AUTRES VOIES DU CN DÉPOSÉES POUR ABANDON
CPR LINES / VOIES DU CP
OTHER RAIL LINES / AUTRES VOIES FERRÉES
PROVINCIAL HIGHWAYS / ROUTES PROVINCIALES

SCALE/ÉCHELLE 1 :500 000
SOURCE Ministère des transports du Québec

Relatif à la demande présentée par le Canadien Pacifique Limitée, conformément à l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, ch. R-2, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Boundary de Robson West (point milliaire 30,7) à Midway (point milliaire 126,6), y compris les embranchements Carson et Carmi, soit une distance totale de 100,3 milles dans la province de la Colombie-Britannique.

RÉPERTORIÉ : CANADIEN PACIFIQUE LTÉE - SUBDIV. BOUNDARY (RE)

Membre : Honorable Erik Nielsen (Président)
Arrêté n° : 1988-R-547
Date de l'arrêté : le 30 juin 1988
Date du rapport : le 27 juin 1988
Dossier n° : 39309.145
Entendu à Castelgar, en Colombie-Britannique, les 24, 25, 26 et 27 mai 1988.

Transport ferroviaire - Abandon - Audience publique - Motion préliminaire - Règlement du différend sur les conditions d'emploi - Décision d'arbitrage - Compétence - Intervention - Embranchement et épi non rentables - Motifs de croire à la rentabilité dans un avenir prévisible - Intérêt public - Service de transport alternatif - Effets perturbateurs - Nécessité d'accorder une subvention en compensation des pertes - Nécessité de fournir, sur une base trimestrielle, l'information relative aux efforts de marketing

La présente demande en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Boundary, y compris les épis Carson et Carmi (embranchements), a été déposée au mois d'octobre 1987 par le CN, conformément à l'art. 253 de la *Loi sur les chemins de fer*. Elle fut cependant entendue par l'Office, conformément au par. 160(7) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987).

Dans sa demande, le CP a soutenu que la ligne devait être abandonnée en raison du milieu concurrentiel auquel il était confronté dans la région, de la présence de moyens de transports viables qui s'offrent aux expéditeurs et d'autres qui, potentiellement, pourraient l'être advenant l'abandon de la ligne. De plus, le CP a indiqué que la ligne faisait partie de ses lignes « coûteuses » pour diverses raisons, plus particulièrement pour son délabrement, ses courbes prononcées et son emplacement en terrain accidenté du point de vue ferroviaire. Bien que l'état de la voie soit dans un état passable, le CP s'est interrogé sur l'état du roc et des travaux qui devraient être entrepris pour améliorer sa statiblité.

In the matter of the application by Canadian Pacific Limited pursuant to section 253 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, for authority to abandon the operation of the Boundary Subdivision from Robson West (mile 30.7) to Midway (mile 126.6) including the Carson and Carmi Spurs, a total distance of 100.3 miles in the Province of British Columbia.

INDEXED AS: CANADIAN PACIFIC LTD. - BOUNDARY SUBDIV. (RE)

Member: Honourable Erik Nielsen (Chairman)
Order No.: 1988-R-547
Date of the Order: June 30, 1988
Date of the Report: June 27, 1988
File No.: 39309.145
Heard at Castlegar, British Columbia, May 24, 25, 26 and 27, 1988

Railway transportation - Abandonment - Public hearing - Preliminary motion - Terms and conditions of employment dispute - Arbitration award - Jurisdiction - Interventions - Branch line and spur uneconomic - Reasonable probability of becoming economic within the foreseeable future - Public interest - Alternative transportation services - Adverse effects - Necessity for public subsidy to compensate for losses - Recommendation to provide quarterly instalment information concerning marketing efforts

This application for authority to abandon the operation of the Boundary Subdivision, including the Carson and Carmi Spurs, (branch line) was filed pursuant to s. 253 of the *Railway Act*. It was nevertheless considered by the Agency under subs. 160(7) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987).

In support of their application, CP submitted that the branch line be abandoned considering: the competitive environment faced by the company in the region, the transportation alternatives viewed as viable for present use by shippers, and some that could be made available if the line is abandoned. CP also alleged that the branch line is one of the "high cost lines" for the company for several reasons, in particular because it is old, because of the sharp curvatures on the line, and because it covers some of the most difficult terrain from a railway perspective. Although the tracks are in fair condition, CP questioned the condition of the rock and the work required to be undertaken to improve its stability.

Plusieurs intervenants ont exprimé leur opposition quant à l'abandon de la ligne en raison de la fragilité des produits devant être expédiés, de la sécurité routière, qui serait compromise par l'intensification de la circulation des camions pour compenser l'absence de transport ferroviaire, ainsi que des répercussions néfastes de l'abandon sur les collectivités, les indutries et le développement économique de la région.

Un intervenant a présenté une motion préliminaire fondée sur la *Loi de 1987 sur le maintien des services ferroviaires*, qui prévoit la reprise et la poursuite des services ferroviaires ainsi que le règlement des différends sur les conditions d'emploi entre les compagnies de chemin de fer et leurs employés.

Décision : L'Office a ordonné que le CP continue l'exploitation de la subdivision Boundary, y compris les embranchements Carson et Carmi.

En réponse à la motion préliminaire, l'Office a décidé que la décision d'arbitrage rendue en vertu de la *Loi de 1987 sur le maintien des services ferroviaires* pouvait être respectée indépendamment de l'issue de l'audience de l'Office.

Considérant les pertes réelles subies à l'égard de l'exploitation de la ligne entre 1984 et 1986, l'Office a premièrement décidé qu'elle n'était pas rentable. Cependant, en examinant les mémoires et les témoignages du CP et des intervenants, l'Office a déterminé qu'il avait des motifs raisonnable de croire qu'elle deviendrait rentable dans un avenir prévisible vue l'augmentation possible, avant la fin des années 1980, de l'activité économique, augmentation qui pourrait rendre l'exploitation de la ligne à nouveau rentable.

Étant donné cet état de chose, et compte tenu de l'art. 166 de la LNT 1987, l'Office a décidé que l'exploitation de la ligne devait être abandonnée dans les six mois, à moins que l'intérêt public n'en justifie le maintien. Pour déterminer l'intérêt public, l'Office a considéré les critères précis énumérés à l'art. 167 de la LNT 1987 ainsi que les pertes réelles, l'absence d'indications claires sur la disponibilité et l'utilité d'autres services de transport, les répercussions économiques de l'abandon de l'embranchement sur les localités, la région et les industries desservies, les futurs besoins probables de transport dans la région de même que la faisabilité de l'option d'accès direct à la Burlington Northern Railroad Company (BN) comme solution pour le maintien d'une partie du service ferroviaire en place. Compte tenu de ce qui précède,

Several intervenors expressed their opposition to the abandonment of the line because of the fragile nature of the product being shipped, the safety on the highways, which would be compromised by the increased number of trucks needed to compensate for the loss of rail service, and the negative effects which the abandonment would have on communities, businesses and the economic development in the area.

One intervenor presented a preliminary motion based on the *Maintenance of Railway Operations Act, 1987* which provides for the resumption and continuance of railway operations and the settlement of disputes respecting terms and conditions of employment between railway companies and their employees.

Decision: The Agency ordered CP not to abandon the operation of the Boundary Subdivision including the Carson and Carmi Spurs.

In response to the preliminary motion, the Agency decided that an award rendered under the *Maintenance of Railway Operations Act, 1987* could still take effect no matter what the result of the Agency's proceeding.

Considering the amount of actual losses in respect of the branch line for the years 1984 to 1986, the Agency first determined that the branch line was uneconomic. Nevertheless, after considering the submissions and evidence presented by both CP and the Intervenors, the Agency determined that there was reasonable probability that the branch line would become economic within the foreseeable future due to a prospective increase in economic activity before the end of the decade which could restore the branch line to economic operation.

Having made this determination, and considering s. 166 of the NTA, 1987, the Agency decided that the line should be abandoned within six months unless the public interest warrants retention. In considering the public interest, the Agency considered the criteria in s. 167 of the NTA, 1987 in particular the actual losses; the lack of any clear evidence one way or the other of the availability and utility of alternative transportation services; the economic effect of the abandonment of the subdivision on the communities and industries served; the probable future transportation needs of the area; and the feasibility of the direct Burlington Northern Railroad Company (BN) option as a means of maintaining part of the existing rail service. Considering the above, the Agency decided that the public interest required the retention of the operation of the

l'Office a affirmé que l'intérêt public dictait le maintien de l'exploitation de la subdivision et de ses deux embranchements jusqu'au réexamen, dans deux ans, de la demande. Pour une meilleure révision des conditions économiques qui prévaudront sur la ligne dans deux ans, l'Office a ordonné au CP de lui fournir un rapport, tous les trois mois, des efforts de marketing qu'il aura fait dans la région de la ligne.

De plus, l'Office a tenu compte de la nécessité d'accorder au CP une subvention de l'État, en compensation de ses pertes, et d'étudier les contraintes de ce genre de subvention sur les deniers publics.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 32, 41, 144, 145, 147, 160(7), 163, 164, 166, 167, 173, 175

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2, art. 253

Loi de 1987 sur le maintien des services ferroviaires, S.C. 1987, ch. 36

Règlement sur le calcul des frais ferroviaires, DORS/80-310

Comparutions

Voir Appendice B

RAPPORT

Introduction

Le 7 octobre 1987, le Canadien Pacifique Limitée (CP), conformément à l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, a présenté une demande à la Commission canadienne des transports en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Boundary, du point milliaire 30,7 au point milliaire 126,6, y compris l'embranchement Carson, d'une distance de 2,0 milles, commençant au point milliaire 93,4, et l'embranchement Carmi, d'une distance de 2,4 milles, prenant naissance au point milliaire 126,6. La distance totale de la voie visée par la demande du CP est de 100,3 milles.

Étant donné que la Commission n'avait pas rendu une décision dans cette affaire au moment de l'entrée en vigueur de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34 (LNT 1987), la demande doit maintenant être entendue par l'Office

Subdivision including the Spurs but that the application would be reconsidered in two years. In order to provide for a complete review of the economic conditions prevalent along the line two years hence, the Agency ordered CP to file reports every three months on the efforts made to market its services to existing and potential shippers in the area of the branch line.

The Agency felt that consideration should be given to the necessity for public subsidy to compensate CP for its losses and the demands that such subsidies make on the public purse.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 32, 41, 144, 145, 147, 160(7), 163, 164, 166, 167, 173, 175

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 253

Maintenance of Railway Operations Act, 1987, S.C. 1987, c. 36

Railway Costing Regulations, SOR/80-310

Appearances

See Appendix B

REPORT

Introduction

On October 7, 1987 Canadian Pacific Limited (CP) applied to the Canadian Transport Commission, pursuant to section 253 of the *Railway Act* for authority to abandon the operation of the Boundary Subdivision from mile 30.7 to mile 126.6 including the Carson Spur, which is 2.0 miles in length commencing at mileage 93.4 and the Carmi Spur, which is 2.4 miles in length commencing at mile 126.6. The total length of track involved in the CP application is 100.3 miles.

Since the Commission had not rendered a decision on the application on the date on which the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34 (NTA, 1987) came into force, by virtue of subsection 160(7) of the NTA, 1987 the application

national des transports (Office), conformément au paragraphe 160(7) de la LNT 1987.

Le 5 mai 1988, l'Office a publié un avis d'audience publique donnant les pertes réelles du CP sur la ligne, telles que calculées par l'Office, et annonçant la tenue d'une audience publique à Castlegar, en Colombie-Britannique, à compter du 24 mai 1988, dans le but d'examiner la demande du CP. L'Office a publié, le 13 mai 1988, une modification de l'avis d'audience publique qui contenait un état révisé des pertes réelles du CP.

Conformément à l'article 32 de la LNT 1987, l'Office m'a délégué la charge d'enquêter sur la demande et de lui faire rapport de mes constatations et de mes recommandations après avoir pris connaissance de tous les faits.

Historique de la ligne

La Columbia and Western Railway Company a construit, entre 1898 et 1900, le tronçon de la subdivision Boundary visé par la demande. Le 3 août 1899, la Columbia and Western Railway Company passait sous le contrôle du Canadien Pacifique Limitée, aux termes d'un bail à perpétuité. Le 30 septembre 1957, la Columbia and Western Railway Company a été dissoute et toutes ses entreprises ont été confiées au Canadien Pacifique Limitée.

De 1902 à 1907, la Kettle Valley Railway Company a construit une ligne de Republic, dans l'État de Washington, à Grand Forks, en Colombie-Britannique. La Kettle Valley Railway Company a plus tard été louée par le Canadien Pacifique Limitée, et la voie située entre Republic et Grand Forks est devenue connue sous le nom de subdivision North Fork. En 1935, on a abandonné l'exploitation de cette subdivision, à l'exception d'un tronçon de raccordement de deux milles reliant Cuprum, en Colombie-Britannique, à la voie de la Burlington Northern Railroad (BN) à Grand Forks. Ce tronçon de deux milles est maintenant appelé l'embranchement Carson.

La Kettle Valley Railway Company a également construit une ligne de Midway à Princeton via Penticton, en Colombie-Britannique, qui fut ouverte à la circulation en 1915. Cette ligne est ultérieurement passée sous le contrôle du Canadien Pacifique Limitée, et le tronçon situé entre Midway

must now be considered by the National Transportation Agency (Agency).

On May 5, 1988, the Agency issued a Notice of Public Hearing which included the Agency's determination of CP's actual losses on the branch line and announced that a public hearing would be held in Castlegar, British Columbia beginning May 24, 1988 to consider the CP application. The Agency issued an Amendment to Notice of Public Hearing on May 13, 1988 which contained a revised statement of CP's actual losses.

I have been appointed under section 32 of the NTA, 1987 to inquire into the application and, after hearing all of the evidence, to report to the Agency with my findings and recommendations.

History of the line

The Columbia and Western Railway Company constructed the portion of the Boundary Subdivision which is the subject of this application during the period from 1898 to 1900. On August 3, 1899, the Columbia and Western Railway Company was leased to the Canadian Pacific Railway Company in perpetuity. Subsequently, on September 30, 1957, the Columbia and Western Railway Company was dissolved and all undertakings were vested in the Canadian Pacific Railway Company.

During the period from 1902 to 1907, the Kettle Valley Railway Company constructed a line from Republic, Washington to Grand Forks, B.C. The Kettle Valley Railway Company was later leased by the Canadian Pacific Railway Company and the trackage between Republic and Grand Forks became known as the North Fork Subdivision. This Subdivision was abandoned in 1935 except for a two mile connection from Cuprum, B.C. to the Burlington Northern Railroad (BN) track at Grand Forks. This two mile link is now known as the Carson Spur.

The Kettle Valley Railway Company also constructed a line from Midway, B.C. through to Princeton, B.C. via Penticton, B.C. which was opened for traffic in 1915. This line subsequently came under the control of the Canadian Pacific Railway Company and the portion from Midway to

et Penticton a été exploité sous le nom de subdivision Carmi. La Commission canadienne des transports a autorisé l'abandon de l'exploitation de la subdivision Carmi depuis un point situé près de Midway (p.m. 2,0) jusqu'à Penticton (p.m. 133,4) par l'ordonnance n° R-28108 du 28 décembre 1978. Le reste de cette subdivision, du p.m. 0,0 au p.m. 2,4, est aujourd'hui connu sous le nom d'embranchement Carmi.

La demande du CP contenait une carte des lignes de chemin de fer de la région; on la trouvera à l'appendice A des présentes.

Motion préliminaire

Au début de l'audience, M^me^ N. Austin, avocate de la Fraternité des ingénieurs de locomotives, de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies, de la Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada, de l'Union des employés des transports et des communications et des Travailleurs unis des transports (les syndicats), a présenté une motion préliminaire fondée sur la *Loi de 1987 sur la maintien des services ferroviaires*, S.C. 1987, ch. 38. Celle-ci prévoit la reprise et la poursuite des services ferroviaires ainsi que le règlement des différends sur les conditions d'emploi entre les compagnies de chemin de fer et leurs employés. En vertu de cette loi, M. Larson a été nommé pour procéder à l'arbitrage. L'avocate des syndicats a cité la décision de M. Larson, en date du 11 avril 1988, dans laquelle il déclare ce qui suit :

> (traduction libre) « ... À compter de la date de la présente décision, aucun employé ne pourra être muté ou mis en disponibilité sous aucun prétexte jusqu'à ce que les nouvelles unités d'ancienneté ait été fixées définitivement. »

Selon l'avocate des syndicats, à cause de cette décision, le CP ne peut pas ...

> (traduction libre) « ... présenter une demande d'abandon de l'exploitation de la subdivision Boundary entre les points milliaires indiqués, »

et l'Office ne peut pas prendre une décision relativement à cette demande. Elle a proposé que l'audience se poursuive en vertu de l'article 147 de la LNT 1987 comme audience relative à une plainte sur le service.

Penticton was operated as the Carmi Subdivision. The Canadian Transport Commission authorized abandonment of the Carmi Subdivision from a point near Midway (mile 2.0) to Penticton (mile 133.4) by Order No. R-28108 dated December 28, 1978. The remaining portion of the Subdivision from mile 0.0 to mile 2.4 is now known as the Carmi Spur.

A map of the railway lines in the area was included in CP's application and it is attached to this Report as Appendix A.

Preliminary Motion

At the commencement of the hearing, Ms. N. Austin, Counsel for the Brotherhood of Locomotive Engineers, the Brotherhood of Maintenance of Way Employees, the Brotherhood of Railway Carmen of Canada, the Transportation Communications Union and the United Transportation Union (Unions) presented a preliminary motion based on the *Maintenance of Railway Operations Act, 1987*, S.C. 1987, c. 36. The Act provided for the resumption and continuance of railway operations and for the settlement of disputes respecting terms and conditions of employment between railway companies and their employees. Pursuant to that Act, Mr. Larson was appointed to conduct an arbitration. Counsel for the Unions quoted his Award dated April 11, 1988, in which it states that

> "...effective the date of this Award, no employee shall be displaced or laid off for any reason until the configurations of the new seniority units are conclusively determined."

Counsel for the Unions submitted that the terms of the Award prevent CP

> "from making any application to close the Boundary Subdivision for the mileages that they have stated"

and that the Agency cannot decide the abandonment application. She proposed that the hearing could continue under section 147 of the NTA, 1987 as a service complaint hearing.

En réponse, M. N. Mullins, avocat du CP, a fait valoir que l'Office est saisi d'une demande d'abandon déposée en bonne et due forme. Aucune plainte n'a été déposée auprès de l'Office en vertu de l'article 147 et aucune occasion n'a été donnée au CP de répondre à une plainte officielle. Il a soutenu que la décision de M. Larson n'a rien à voir avec l'audience en cours, puisque rien dans les faits déposés devant l'Office ne concerne des mises en disponibilité. Qui plus est, même si l'Office ordonnait l'abandon de l'exploitation de la ligne en cause, le CP verrait à ce que soit respectée la décision.

Après avoir examiné cette motion ainsi que les arguments avancés, je suis fermement convaincu que la demande doit être rejetée. Premièrement, je ne vois rien dans la décision de M. Larson qui interdise à l'Office d'entendre la demande d'abandon du CP et d'en décider. La décision de M. Larson peut être respectée indépendamment de l'issue de la présente audience. Deuxièmement, l'article 147 prévoit un processus distinct lorsque l'Office reçoit une plainte de manquement aux obligations de service d'une compagnie de chemin de fer prévues dans les articles 144 et 145. J'estime que la présente affaire, en l'occurrence une demande d'abandon déposée en bonne et due forme, ne peut être convertie en une plainte en vertu de l'article 147.

Argument du demandeur

M. H.M. Biden, directeur général du marketing et des ventes chez CP à Vancouver, a esquissé les grandes lignes de l'argumentation du demandeur concernant l'abandon de la subdivision Boundary. Il a décrit la situation de concurrence avec laquelle le CP doit composer dans la région de Boundary ainsi que certains autres moyens de transport viables qui, de l'avis du CP, s'offrent à l'heure actuelle aux expéditeurs et d'autres qui pourraient l'être si l'exploitation de la ligne était abandonnée.

Selon M. Biden, le CP possède actuellement quelque 25 000 kilomètres de voie ferrée au Canada. Toutefois, il a fait remarquer que la moitié de ces lignes produisent 97 p. 100 du chiffre d'affaires du CP. Il souligne que cela ne signifie pas nécessairement que le CP souhaite abandonner l'exploitation de la moitié de ses lignes, mais qu'il est vrai que le CP examine de près les lignes sur lesquelles peu de trafic est transporté pour voir

Mr. N. Mullins, Counsel for CP, responded by submitting that the Agency now has before it a properly filed abandonment application. No complaint under section 147 has been filed with the Agency and no opportunity to respond to a proper complaint has been given to CP. He argued that Mr. Larson's Award is irrelevant to this proceeding since there is nothing before the Agency concerning termination of employment and, even in the event that abandonment were ordered, CP would comply with the Award according to its terms.

Upon consideration of this motion and the arguments, I am confirmed in my view that the motion ought to be dismissed. First, I can see nothing in Mr. Larson's Award which would prevent the Agency from hearing and deciding CP's application for abandonment. The Award can still take effect no matter what the result of this proceeding. Secondly, section 147 provides for a separate and distinct process to be initiated when the Agency receives a complaint that a railway is not meeting its service obligations under sections 144 and 145. My view is that this proceeding, as a properly constituted abandonment application, cannot be converted into a complaint under section 147.

The Applicant's Case

Mr. H. M. Biden, CP's General Manager of Marketing and Sales in Vancouver, gave an overview of the Applicant's case for the abandonment of the Boundary Subdivision. He described the competitive environment faced by CP in the Boundary region and some of the transportation alternatives which CP views as viable for present use by shippers and some that could be made available if the line were abandoned.

Mr. Biden testified that CP has 25,000 kilometres of track running across Canada today, however, he noted that half of these lines generate 97 per cent of CP's business. While he stressed that this does not necessarily mean that CP is seeking to abandon half of its lines, it does mean that CP is looking closely at those lines which generate little traffic to see what alternatives might be available. CP is concerned with the low density,

quelles sont les autres solutions possibles. Le CP s'intéresse aux lignes de faible densité de circulation et de coût élevé et, a indiqué M. Biden, il doit faire preuve d'innovation pour trouver de nouvelles solutions et trouver la méthode la plus économique pour acheminer les marchandises sur ces lignes.

high cost lines and he argued that CP needs to be innovative to devise the lowest cost method of handling freight on these particular lines.

M. Biden a indiqué que la subdivision Boundary fait partie de ces lignes coûteuses, pour diverses raisons. Premièrement, la ligne est vieille. Deuxièmement, à cause des courbes prononcées, on ne peut y utiliser que de petites locomotives peu efficaces. Troisièmement, la ligne traverse des territoires qui comptent parmi les plus accidentés du Canada, du point de vue ferroviaire. En effet, elle comporte des dénivellations prononcées forçant les trains à avancer à basse vitesse et fort régime de puissance, et plus de locomotives, ce qui s'avère très peu efficace et fort coûteux. En outre, les nombreux tunnels, ponts et ponceaux qui s'y trouvent, ainsi que les programmes de stabilisation du roc, en rendent l'entretien dispendieux.

Mr. Biden submitted that the Boundary Subdivision is one of the high cost lines and he explained that there were several reasons for this. First, it is old. Second, because of the sharp curvatures on the line, only small, relatively inefficient locomotives can be used. Third, the line covers some of the most difficult terrain in Canada from a railway perspective, with steep grades forcing trains to run at slow speeds with high power settings and more locomotives, a very inefficient and costly procedure. In addition, the numerous tunnels, bridges, culverts and the rock stabilization programs are all expensive maintenance items.

Le témoin a souligné que les entreprises de camionnage font une concurrence serrée au CP, plus particulièrement aux points d'origine et de destination situés dans un rayon de 900 milles. Il s'attend d'ailleurs à ce que ce rayon s'étende à 1 200 milles si les réglementateurs autorisent des charges utiles plus lourdes et l'utilisation de remorques plus longues pour les camions. Nulle part ailleurs, à son avis, la concurrence n'est aussi vive que dans la région de Boundary, qui est située très près de la frontière des États-Unis. La déréglementation aux États-Unis a permis aux compagnies de chemin de fer de ce pays de réduire leurs coûts et de devenir plus compétitives. Par exemple, la Burlington Northern Railroad, qui dessert la région de Boundary, a ouvert quatre centres de transbordement à ses points ferroviaires situés près de la frontière. Le quart du trafic provenant de la région de Boundary transite par ces centres.

The witness stressed that trucks have become major competitors to CP especially within a range from origin or destination points of up to 900 miles and he expected this to climb to 1200 miles if heavier payloads and extended trailer lengths for trucks were accepted by regulatory authorities. Nowhere, he felt, is this competition keener than in the Boundary area which is situated so close to the U.S. border. Deregulation in the U.S. has enabled U.S. railroads to cut costs and become more competitive. By way of example, the Burlington Northern Railroad which serves the Boundary area has established four reload centres on its rail points close to the border. One-quarter of the traffic originating in the Boundary area moves through these reload centres.

État de la voie

M. G.J. Ewenson, ingénieur divisionnaire de la division Revelstoke du CP, a témoigné de l'état de la voie de la subdivision Boundary qui a été inspectée récemment. La voie se compose de rails de 85 à 100 livres la verge, en bon état. Les traverses sont dans un état satisfaisant et le ballast est de gravier. Tout bien considéré, M. Ewenson a

Condition of the Line

Mr. G. J. Ewenson, Division Engineer for CP's Revelstoke Division, testified as to the condition of the Boundary Subdivision which he had recently inspected. The rail is 85 - 100 pound rail in good condition. Ties were said to be in adequate condition and ballast was noted to be gravel. All in all, Mr. Ewenson described the track as in fair

indiqué que la voie est dans un état passable. Il a aussi fait remarquer que les 10 ponts de la subdivision sont en assez bon état et qu'ils ne nécessiteraient probablement pas de travaux importants au cours des cinq prochaines années. Les tunnels aussi sont dans un état passable.

M. Ewenson a toutefois déclaré que la stabilité du roc posait un problème grave dans cette région. En 1986, le CP a retenu les services d'une firme d'experts-conseils en géotechnique qu'il a chargée d'examiner l'état du roc sur la subdivision Boundary. Des 122 endroits examinés, 21 ont reçu la cote A, ce qui signifie que des travaux d'amélioration de la stabilité du roc devront être entrepris dans un délai d'un à cinq ans, et 34 ont reçu la cote B signifiant que des correctifs devront être apportés d'ici deux à six ans.

Tous ne partageaient pas cet avis. Certains intervenants ont mis en doute la nécessité d'engager des dépenses considérables. M. J. Meade, un chef de train qui assistait à l'audience en vue de présenter sa proposition de chemin de fer à court parcours sur la ligne, estimait que des problèmes pourraient surgir en deux endroits de la ligne seulement. Ce dernier et l'avocate des syndicats, en résumé, ont laissé entendre que le recours à des patrouilles adéquates précédant les trains aux endroits stratégiques, pendant les périodes où la chute des rochers est plus fréquente, éliminerait une grande partie du danger et permettrait de réduire les dépenses, puisque l'on pourrait ainsi s'assurer que des dépenses ne seraient engagées que lorsqu'elles seraient nécessaires.

Relevé du trafic

M. Biden a présenté un tableau sommaire du trafic reçu par le CP des expéditeurs actuellement situés en bordure de la ligne. Tous se trouvent à Grand Forks, à l'exception de la scierie de Pope and Talbot Limited (Pope and Talbot), qui se trouve à Midway.

Pacific Abrasives and Supply Inc. (Pacific Abrasives) expédie annuellement environ 25 000 tonnes de granules pour toitures à Calgary. Depuis 1983, tout le trafic, à l'exception de 1 800 tonnes transportées par le CP en 1987, est acheminé par camion. BN transporte annuellement 70 000 tonnes de matériel de sablage expédié par Pacific Abrasives aux États-Unis. En outre, certains

condition. In addition, he noted that the ten bridges on the Subdivision were in relatively good condition with no significant work expected to be required in the next five years. As well, the tunnels were considered in fair condition.

Mr. Ewenson did state that rock stability was a serious problem on this territory. In 1986, CP engaged a consulting geotechnical firm to examine the rock conditions on the Boundary Subdivision. Of the 122 sites that were examined, the firm identified 21 as A rating which required work to be undertaken to improve stability within one to five years, while 34 sites were given a B rating, requiring correction within two to six years.

This view was not shared by all. Some of the Intervenors questioned the need for any large expenditures. Mr. J. Meade, a railway conductor who attended the hearing to present his proposal for a short line railway on the branch line, felt that there were only two locations on the line where problems might arise. Both he, and Counsel for the Unions in summation, alluded to the fact that adequate patrols preceding a moving train in the sensitive areas during periods when rock fall was prevalent, would mitigate much of the danger and would minimize expenditures, ensuring that they be made only when required.

Traffic on the Line

Mr. Biden summarized the traffic CP received from current shippers on the line, all located in Grand Forks, except for the Pope and Talbot Limited (Pope and Talbot) lumber mill at Midway.

Pacific Abrasives and Supply, Inc. (Pacific Abrasives) moves approximately 25,000 tonnes of roofing granules annually to Calgary. Since 1983, trucks have handled all the traffic with the exception of 1,800 tonnes handled by CP in 1987. BN moves 70,000 tonnes of sandblasting material to U.S. destinations annually from Pacific Abrasives. As well trucks move some less than carload lots of

envois de détail de matériel de sablage ensaché sont transportés par camion jusqu'à des points précis qui ne sont pas desservis par les compagnies de chemin de fer. M. Biden a fait remarquer que la Pacific Abrasives n'a pas déposé d'intervention relativement à la demande du CP.

bagged sandblasting material to site specific locations which have no rail access. Mr. Biden noted that Pacific Abrasives had not intervened in CP's application.

M. Biden a indiqué que le produit d'isolation fabriqué par Bradford Enercon Inc. (Bradford Enercon) est surtout transporté par camion. En 1987, le CP a transporté à peine 7 p. 100 des produits de ce client. Même si l'on prévoit que Bradford Enercon doublera sa production au cours de la prochaine année par suite d'un agrandissement de son usine, M. Biden ne croit pas qu'il en résultera une activité accrue pour le CP.

The insulation product manufactured by Bradford Enercon Inc. (Bradford Enercon) was stated by Mr. Biden to move primarily by truck. In 1987, CP handled only about seven per cent of its products. In spite of the fact that Bradford Enercon was expected to double production next year as a result of plant expansion, Mr. Biden felt that CP would not be the recipient of additional business.

Selon les faits présentés par le CP, toute la production de copeaux de bois de Pope and Talbot, tant à Midway qu'à Grand Forks, sera transportée par camion à compter d'octobre 1988, faisant ainsi disparaître tout le trafic ferroviaire actuel attribué à ce produit. On a plus tard indiqué qu'il s'agissait là d'une mesure dictée entièrement par le client, l'usine de pâte de bois de Celgar ayant converti ses installations de réception pour les copeaux de bois de manière à recevoir uniquement les marchandises transportées par camion. En ce qui concerne la production de bois de Pope and Talbot, M. Biden a indiqué que le CP transporte actuellement une faible proportion de ce trafic (environ 9 p. 100), mais que la majorité de la production est transportée vers des marchés du midwest, du sud-ouest et du sud-est des États-Unis par la BN. D'autres témoins ont ultérieurement déclaré qu'une part importante du bois de Pope and Talbot était transbordée dans des wagons de la BN au centre de transbordement de Pope and Talbot à Curlew, dans l'État de Washington.

CP's evidence was that Pope and Talbot's wood chip output from both Midway and Grand Forks would be transported entirely by truck as of October, 1988, so that current rail traffic in wood chips would disappear. It was later explained that the move from rail to truck was dictated entirely by the customer, the Celgar pulp mill which converted its receiving facilities for wood chips to accommodate trucks only. As far as Pope and Talbot's lumber production was concerned, Mr. Biden stated that CP presently handles a small share of this traffic (about nine per cent) but the majority of the product is shipped to markets in the midwest, southwest and southeastern United States by BN. Subsequent witnesses stated that a large portion of Pope and Talbot's lumber was reloaded to that carrier from Pope and Talbot's reload centre at Curlew, Washington.

M. Biden a souligné que le volume de trafic par chemin de fer de Canpar Industries Ltd. (Canpar) est demeuré stable au cours des deux dernières années, s'établissant à quelque 30 000 tonnes par année. Selon lui, cela représentait, en 1987, 58 p. 100 du marché pour le CP, et 44 p. 100 du marché pour le transport par camion.

Mr. Biden testified that Canpar Industries Ltd.'s (Canpar) rail volume had been relatively steady over the past two years at roughly 30,000 tonnes per year. In 1987, he stated that this represented a 56 per cent market share for CP and a 44 per cent market share for truck.

M. D. Ekbote, directeur de la recherche et de l'analyse des prix de revient pour le CP, a expliqué la pièce CP-4, un énoncé du trafic de wagons complets, en provenance et à destination de la

Mr. D. Ekbote, Director of Cost Research and Analysis for CP, spoke to Exhibit CP-4 which was a statement of carload traffic received on the Boundary Subdivision and forwarded from the

subdivision Boundary, par produit. Le tableau qui suit fournit le détail du trafic de wagons complets expédiés et reçus :

Subdivision by commodity. The following outlines carload traffic forwarded and received:

Trafic de wagons complets expédiés et reçus
Carload Traffic Forwarded and Received

Subdivision Boundary
Boundary Subdivision

1983 - 1987 (incl.)

	1983		1984		1985		1986		1987	
	Reçu In	Expédié Out	Reçu In	Expédié Out	Reçu In	Expédié Out	Reçu In	Expédié Out	Reçu In	Expédié Out
Grand Forks	31	1219	297	977	7	971	1	1144	4	1668
Midway	2	1841	5	1599	1	1993	1	1028	2	531
Greenwood	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Cascade	0	8	0	6	0	1	0	0	0	4
Embranchement Sladner Bros Spur	0	5	0	2	0	0	0	0	0	0
Total	33	3073	303	2584	8	2965	2	2172	6	2203

Source : Pièce CP-4
Source: Exhibit CP-4

M. Ekbote a expliqué que ces chiffres proviennent de la base de données des connaissements du CP Rail.

Mr. Ekbote explained that the source of these figures was CP's waybill database.

M. R.G. Griswold, représentant des ventes, Systèmes intermodaux chez CP, et M. J.F. McGrath, représentant en marketing du Groupe des produits forestiers, ont parlé du trafic ainsi que des mesures de vente et de marketing déployées par le CP dans la région de Boundary pour accroître sa part du trafic.

Mr. R. G. Griswold, CP Sales Representative for Intermodal Freight Systems, and Mr. J.F. McGrath, Marketing Representative, Forest Products Group, elaborated on the traffic as well as the sales and marketing efforts put forth by CP in the Boundary area to increase its traffic share.

M. Griswold a indiqué qu'il s'occupe de tous les clients actuels qui fournissent moins d'un million de dollars de recettes dans son territoire, c'est-à-dire dans le sud-est de la Colombie-Britannique. Par conséquent, il est responsable de compagnies comme Bradford Enercon, Pacific Abrasives et Ruho Industries Ltd. (Ruho Industries) et de tout autre client éventuel qui souhaite expédier ou recevoir des marchandises et dont le compte serait inférieur à un million de dollars.

Mr. Griswold stated that he is responsible for all present customers who generate under one million dollars in revenue in his particular territory which is the southeastern part of British Columbia. He is therefore responsible for such companies as Bradford Enercon, Pacific Abrasives and Ruho Industries Ltd. (Ruho Industries) and any other potential shipper or receiver whose account would be less than one million dollars.

M. Griswold a décrit la méthode qu'il utilise pour communiquer avec les clients existants et possibles, ainsi que les efforts qu'il déploie en vue d'accroître la part du marché du CP dans la région. Il a expliqué également la pièce CP-5, qui indique le nombre de wagons expédiés par divers expéditeurs de la région de 1982 à 1987, y compris Bradford Enercon et Pacific Abrasives.

Mr. Griswold described his method of contacting customers and potential customers and his attempts to increase CP's market share in the area. He also spoke to Exhibit CP-5 which showed the number of cars shipped by various shippers in the area from 1982 to 1987 including Bradford Enercon and Pacific Abrasives.

En ce qui concerne Bradford Enercon, la pièce CP-5 indique que cette compagnie a expédié 19 wagons par le CP en 1987. Selon M. Griswold, malgré l'augmentation de capacité de la compagnie en 1989, le CP peut s'attendre, au plus, à 30 wagons pour cette année-là. Il a ajouté en outre qu'un seul wagon d'isolant a été expédié par les services du CP depuis le début de 1988.

With respect to Bradford Enercon, Exhibit CP-5 showed that this company shipped 19 cars by CP in 1987. Mr. Griswold suggested that even with the company's expanded capacity coming on stream in 1989, the most CP could expect would be 30 cars in that year. Moreover, he testified that only one car of insulation had been shipped on CP so far in 1988.

M. Griswold a déclaré qu'il entretient de bonnes relations avec Bradford Enercon, mais que le service du CP ne constitue pas la méthode de transport idéale pour ce produit; le meilleur moyen est le camion. Il a ajouté que la compagnie avait informé le CP que la perte du service de celle-ci ne représenterait pas un obstacle majeur à sa réussite commerciale.

Mr. Griswold stated that he had a good relationship with Bradford Enercon, but that CP's service does not provide the preferred method of transporting the product. The preferred method of transport is truck. Moreover, he said that the company had advised CP that the loss of CP's service would not be a major detriment to the success of its business.

M. Griswold a ajouté qu'il avait fait beaucoup d'efforts de marketing dans le but d'accroître la part du trafic de la Pacific Abrasives confiée au CP, mais que, exception faite des envois à destination de Calgary, la plupart des marchandises étaient transportées par la BN vers des points du sud-ouest des États-Unis. Le reste des matériaux ensachés est destiné à des endroits précis auxquels la livraison par camion convient mieux.

Mr. Griswold further submitted that he had made some strong marketing efforts to increase CP's share of Pacific Abrasive's traffic but, except for the shipments to Calgary, the majority of the balance went by BN to U.S. destinations in the southwest. The remaining bagged material was site specific and lent itself to truck delivery.

M. McGrath est responsable des comptes clients représentant des recettes de plus d'un million de dollars, entre autres de Canpar et de Pope and Talbot. Il a lui aussi parlé de ses rapports avec ces clients. Ultérieurement, certains intervenants, y compris des employés des compagnies elles-mêmes, ont exprimé certains doutes quant à la fréquence des contacts de MM. Griswold et McGrath avec leurs clients. D'après eux, il s'agissait, dans nombre de cas, de contacts de routine qui ne constituaient pas des efforts de marketing.

Mr. McGrath is responsible for accounts exceeding one million dollars in revenue, which would include Canpar and Pope and Talbot. He also elaborated on his contacts with these customers. Later, some of the intervening parties, including employees of the companies themselves, questioned the frequency of customer contact by both Mr. Griswold and Mr. McGrath, suggesting that numerous contacts were merely routine and did not constitute marketing efforts.

M. McGrath a expliqué la pièce CP-6, un tableau du trafic de Canpar acheminé par le CP pendant les cinq premiers mois de 1988. Il a souligné l'écart entre le niveau de trafic prévu par

Mr. McGrath spoke to Exhibit CP-6 which was a table of Canpar's traffic handled by CP for the first 5 months of 1988. Mr. McGrath pointed out the discrepancy between traffic projected by Canpar

Canpar pour ces cinq mois dans les documents qu'il a déposés auprès de l'Office contre l'agrément de la demande, et le trafic que le CP a effectivement transporté. Le tableau fait état d'un écart important.

De l'avis de M. McGrath, l'écart entre les chiffres réels et les prévisions de Canpar, ainsi que les indicateurs économiques prévoyant une réduction des mises en chantier et un ralentissement de la croissance économique au Canada, ont porté le département du marketing du CP à ramener à quelque 600 à 700 wagons son estimation du trafic que la compagnie recevrait de Canpar en 1988 plutôt que de la maintenir à 970 wagons, comme l'avait prévu Canpar dans l'intervention écrite qu'elle a déposée le 2 novembre 1987 auprès de l'Office.

En ce qui concerne le trafic de bois provenant de Pope and Talbot, M. McGrath croit qu'en dépit des projections de la compagnie relativement à une augmentation marquée de sa production, le CP devrait obtenir, en 1988 et en 1989, un volume de trafic inférieur à celui de 1987. Cette projection est fondée sur le fait que les principaux marchés sur lesquels Pope and Talbot vend son bois sont directement accessibles à la BN. Il a ajouté que les efforts déployés par le CP auprès de Pope and Talbot en vue d'accroître sa part du marché sont, jusqu'à maintenant, demeurés vains.

Pertes sur la ligne

M. Ekbote a beaucoup parlé des états des recettes, des dépenses et des pertes du CP attribuables à l'exploitation de la ligne. La détermination, par l'Office, des pertes réelles pour les années 1984, 1985 et 1988 figurait dans la pièce NTA-1 et a été modifiée par la pièce NTA-2. L'Office a déterminé que les pertes réelles s'établissent comme suit :

Année	Recettes $	Dépenses $	Pertes réelles $
1984	2 925 328	4 607 807	1 682 479
1985	3 371 996	5 908 380	2 536 384
1986	3 530 470	4 636 780	1 106 310

Source : Pièce NTA-2

for these months in its opposition documents on file with the Agency and the traffic which CP actually handled. The table showed a significant shortfall.

Mr. McGrath suggested that the shortfall between Canpar's actual and projected numbers, along with economic indicators which forecast reduced housing starts and slow economic growth in Canada, prompted the CP marketing department to reduce its estimate of the amount of traffic it would receive from Canpar in 1988 to 600-700 cars rather than the 970 cars forecast by Canpar in its November 2, 1987 written intervention to the Agency.

As regards lumber traffic from Pope and Talbot, Mr. McGrath was of the view that, in spite of that company's projections of a significant increase in production, CP would expect to get less volume in 1988 and 1989 than it did in 1987. He based this projection on the fact that the markets in which Pope and Talbot are primarily selling its lumber are directly accessible to the Burlington Northern. Moreover, he submitted that CP's efforts to increase its market share with Pope and Talbot have so far been unsuccessful.

Losses on the Line

Mr. Ekbote spoke at some length about CP's statements of revenues, costs and losses attributable to the operation of the branch line. The Agency's determination of actual losses for the year 1984, 1985 and 1986 was included in Exhibit NTA - 1 and amended by Exhibit NTA - 2. The actual losses were determined by the Agency to be as follows:

Year	Revenues $	Costs $	Actual Loss $
1984	2,925,328	4,607,807	1,682,479
1985	3,371,996	5,908,380	2,536,384
1986	3,530,470	4,636,780	1,106,310

Source: Exhibit NTA - 2

M. Ekbote a présenté plusieurs documents pour illustrer les analyses qu'il a effectuées dans le but de déterminer la quantité de trafic que le CP devrait transporter pour faire ses frais sur cette ligne. Il a expliqué que les analyses ont été effectuées à l'aide des données financières contenues dans l'état des recettes, des dépenses et des pertes du CP pour 1987, état que l'Office n'a pas vérifié. Selon le CP, ses recettes pour 1987 ont été de 4 022 312 $, ses dépenses, de 5 004 260 $, et ses pertes réelles de 981 948 $.

Mr. Ekbote presented several documents to illustrate the analyses he performed to determine the amount of traffic that CP would have to move in order to break-even on the branch line. Mr. Ekbote explained that the analyses were done using the financial information contained in CP's statement of revenues, costs and losses for 1987, which had not been audited by the Agency. According to CP, its 1987 revenues were $4,022,312, its costs were $5,004,260 and its actual losses were $981,948.

Les pièces CP-8 et CP-9 contiennent des analyses du seuil de rentabilité fondées sur des projections des volumes de trafic des expéditeurs confiés au CP. Après avoir entendu les témoignages de divers clients du secteur industriel relativement à l'augmentation possible du volume de leurs expéditions, M. Ekbote a présenté une autre analyse, dans la pièce CP-17, utilisant les prix de transport actuels et les prévisions les plus optimistes des expéditeurs quant à l'augmentation du trafic pour le CP. En aucun cas, selon l'analyse du CP, le seuil de rentabilité ne pourrait être atteint sur la subdivision Boundary.

Exhibits CP-8 and CP-9 contain break-even analyses based on projected volumes of shipper traffic to CP. After having heard evidence from the various industrial customers regarding possible further increases to their shipping volumes, Mr. Ekbote presented a further analysis in Exhibit CP-17 using current rates and the shippers' most optimistic projections of increased traffic to CP. According to CP's analyses none of the scenarios would permit CP to reach the break-even point on the Boundary Subdivision

À partir des projections du CP quant au trafic offert par ses expéditeurs, la pièce CP-8 indique un besoin de 1 085 wagons supplémentaires au prix de transport des marchandises actuels, soit une augmentation de 32 p. 100, pour que soit atteint le seuil de rentabilité. La pièce CP-17, fondée sur l'évaluation, par le CP, des prévisions les plus optimistes des expéditeurs, révèle la nécessité d'acheminer 303 wagons complets de plus ou d'augmenter les prix de 2 p. 100.

Using CP's projections of its shippers' volumes, CP-8 showed a requirement for an additional 1085 cars at current freight rates or a 32 per cent rate increase, in order to break even. CP-17, which was based on CP's assessment of the shippers' most optimistic projections, revealed a requirement for an additional 303 carloads or a 2 per cent rate increase.

M. Ekbote a souligné que les analyses du seuil de rentabilité ne prévoient aucune contribution à l'égard des coûts constants non attribuables à la ligne, ces coûts n'étant pas inclus dans les coûts variables en vertu du *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*. Par conséquent, il a déclaré que le seuil de rentabilité ne laisse pas le CP en situation neutre; plutôt, il le place dans une position de manque à gagner sans la moindre provision pour les coûts constants qu'elle doit engager à l'égard de la ligne.

Mr. Ekbote pointed out that the break-even analyses assume no contribution towards off-line constant costs, which are not included in the variable costs under the *Railway Costing Regulations*. Therefore, he submitted that a break-even point is not something that leaves CP neutral, but leaves CP in a shortfall position with absolutely no provision for defrayal of the constant costs of the line.

Lors du contre-interrogatoire, l'avocate des syndicats a laissé entendre que les chiffres des

In cross-examination, Counsel for the Unions suggested that all of the figures in CP's analyses

analyses du CP n'étaient, en fait, que des estimations et elle a déclaré ce qui suit à la page 877 de la transcription :

> (traduction libre) Mme Austin : « D'accord. Donc, tant que nous ne serons pas dans la situation où le nombre de wagons indiqués par Canpar et par Pope and Talbot proviendront de la subdivision Boundary, nous ne saurons pas réellement quel sera le seuil de rentabilité ? »

Réponse du témoin du CP :

> (traduction libre) M. Ekbote : « Oui, je crois que vous avez raison. »

L'option de la Burlington Northern

Le dernier groupe de témoins du CP était formé de M. J.R. Milloy, directeur du marketing, Groupe des produits forestiers, dont les responsabilités actuelles comprennent la gestion des biens et de l'infrastructure, M. D.F. Heron, directeur de la rationalisation des installations, et M. J.M. Stoa, coordonnateur de train pour la Burlington Northern Railroad. M. Milloy, à la page 325 de la transcription, a brièvement décrit l'option de la BN comme suit :

> (traduction libre) M. Milloy : « ... selon l'idée générale que nous avons à l'esprit, la voie ferrée qui va de notre point de correspondance avec la Burlington Northern à Grand Forks, à l'extrémité sud de l'embranchement Carson, jusqu'à notre voie principale de la subdivision Boundary à Grand Forks même, et qui dessert les industries Canpar, Pope and Talbot et Bradford Enercon, servirait au service ferroviaire de la Burlington Northern. Cette dernière ferait l'interconnexion du trafic à ces installations, verrait à l'entretien et la réparation de cette ligne, et assurerait, en collaboration avec le CP Rail, l'accès aux marchés canadiens pour ce produit à l'avenir... »

M. Stoa a déclaré que le CP et la BN, bien qu'ils n'aient passé aucun contrat, ont convenu en principe du genre d'exploitation décrit par M. Milloy. Il a toutefois souligné qu'il n'avait pris aucune part aux négociations et qu'il assistait à l'audience uniquement pour expliquer ce qu'il savait de la réaction de la BN à la proposition.

were really just estimates and she submitted at page 877 of the transcript:

> Ms. Austin: "Okay. So until we have an actual situation of cars running out of the Boundary Sub in the numbers that Canpar and Pope and Talbot have said, we really don't know what the break-even number will be?"

To which the CP witness replied:

> Mr. Ekbote: "Yes, I believe you are right."

The Burlington Northern Option

CP's last panel of witnesses included Mr. J. R. Milloy, Director of Marketing, Forest Products Group, whose current responsibilities include asset and infrastructure management, Mr. D. F. Heron, Director of Plant Rationalization and Mr. J. M. Stoa, Trainmaster with the Burlington Northern Railroad. Mr. Milloy succinctly described the BN option at page 325 of the transcript as follows:

> Mr. Milloy: "... the general conceptual idea that we have in mind is that the trackage that runs from our point of interchange with the Burlington Northern in Grand Forks at the southern end of the Carson Spur running up to our main line of the Boundary Subdivision at Grand Forks itself, which serves the industries of Canpar, Pope and Talbot, and Bradford Enercon, would be turned over to the operations of the Burlington Northern. The Burlington Northern would then switch the traffic at those facilities, physically maintain and provide the upkeep on that line, and would work with CP Rail to provide access to Canadian markets for that product in the future..."

Mr. Stoa testified that CP and BN, although they have not made a contract, have agreed in principle to the kind of operation that Mr. Milloy described. He stated that he had had no involvement in the negotiations, but that he was merely present at the hearing to explain what he knew of the attitude of BN toward the proposition.

De nombreux intervenants s'opposent à l'option de la BN comme solution de rechange acceptable. Le District régional de Kootenay Boundary y voit plusieurs lacunes. Premièrement, il s'oppose au principe de devoir dépendre d'une compagnie de chemin de fer étrangère. Deuxièmement, il fait valoir que, puisque la BN a déjà souhaité abandonner l'exploitation de sa voie dans la région de Boundary, il doute qu'elle continuera à desservir celle-ci. M. Stoa a indiqué, dans son témoignage, qu'aucune discussion d'abandon d'exploitation de la part de la BN ne visait la ligne qui dessert Grand Forks.

M. Verigin de Canpar a déclaré que la livraison des produits de Canpar aux marchés de l'Est canadien subirait des retards inacceptables si l'option de la BN était retenue. En outre, il estime que la BN pourrait abandonner l'exploitation de ses lignes situées en territoire américain jusqu'à la frontière et que, dans un tel cas, les expéditeurs canadiens n'auraient aucun recours.

D'autres témoins, plus particulièrement M. C. D'Arcy, député provincial de Rossland-Trail, et M. W. Brash du district régional de Kootenay Boundary, craignaient que la BN relève ses prix à sa guise en l'absence de la concurrence du CP. Toutefois, l'avocat du CP a souligné que la concurrence des compagnies de camionnage persistera dans la région.

Argumentation des intervenants

Canpar Industries Ltd.

Le groupe de témoins de Canpar est formé de MM. B. Welch, L. Davidson et P. Verigin. La compagnie possède une usine de fabrication de panneaux de particules et d'âmes de portes à Grand Forks. M. Verigin a expliqué que « Canpar Industries est une industrie principale à Grand Forks, un gros employeur et un grand participant à l'économie de la vallée. »

La première année de production de Canpar a été 1985. Cette année-là, l'usine a produit 26 millions de pieds carrés de panneaux de particules avec un effectif de 55 employés et une liste de paye de 1,8 million de dollars. En 1987, la production atteignait 42 millions de pieds carrés, l'effectif 82 employés et la liste de paye 3,6 millions de dollars.

Numerous Intervenors were opposed to the BN option as a viable transportation alternative. The Regional District of Kootenay Boundary saw several shortcomings to the proposal. First, they opposed the idea of dependence on a foreign railway. Second, they suggested that since BN at one time wanted to abandon its track in the area they did not have a great deal of confidence that BN would continue to serve the Boundary area. During Mr. Stoa's testimony, he submitted that any BN abandonment discussions did not include the line serving Grand Forks.

Mr. Verigin of Canpar submitted that delivery of Canpar's product to Eastern Canadian markets would be subject to unacceptable delivery delays under the BN option. Moreover, he was of the view that BN could abandon its American lines to the border and there would be no recourse for Canadian shippers to oppose this to the U.S. transportation agencies.

Other witnesses, particularly Mr. C. D'Arcy, MLA for Rossland-Trail and Mr. W. Brash of the Regional District of Kootenay Boundary, felt that rates could be raised at the whim of the BN if the CP rail competition were removed. However, it was suggested by counsel for CP that truck competition would still exist in the area.

The Intervenor's Cases

Canpar Industries Ltd.

The panel for Canpar was comprised of Mr. B. Welch, Mr. L. Davidson and Mr. P. Verigin. The company has a particleboard and doorcore manufacturing facility at Grand Forks. Mr. Verigin explained that "Canpar Industries is a major industry in Grand Forks, a major employer and a major contributor to the economy of our valley."

Canpar's first production year was 1985. In that year the plant produced 26 million square feet using 55 employees with a payroll of $1.8 million. In 1987, production had increased to 42 million square feet with 82 employees and a payroll of $3.6 million.

En 1986, la compagnie a constaté que sa capacité de production ne suffirait pas à répondre à la demande croissante. Aussi, elle s'est lancée dans un programme d'expansion. Grâce à un prêt fédéral-provincial de 2,8 millions de dollars, la compagnie a entrepris un programme de construction de 15 millions de dollars. Au cours de l'audience, M. Welch a annoncé que le prêt initial avait été augmenté de deux millions de dollars.

M. Verigin a déclaré qu'à l'achèvement de ce programme, Canpar aura une capacité de production de 100 millions de pieds carrés de panneaux de particules, 125 employés et une liste de paye de 5,5 millions de dollars. Le premier panneau de particules devrait sortir de la chaîne de fabrication le 7 juin 1988.

M. Verigin a parlé de la fragilité du produit qui exige un soin spécial pour l'expédition et la manutention. Il a fait valoir que 90 p. 100 de la production est expédié par chemin de fer, puisque c'est là le seul mode de transport approprié. Il a donné plusieurs raisons pour lesquelles il en est ainsi, faisant ressortir les avantages des wagons qui permettent de charger côte à côte des panneaux de particules larges de cinq pieds. Une grande partie de la réussite de Canpar, a-t-il expliqué, réside dans sa capacité de fabriquer des produits selon les dimensions exigées par le client. Il a soutenu avec vigueur que le camionnage est un moyen de rechange inacceptable. La solution de la BN est aussi jugée insatisfaisante à cause des retards de livraison du produit aux marchés de l'Est du Canada, auxquels est destinée une grande partie de la production. Les centres de transbordement du camion au chemin de fer ne sont pas non plus considérés une solution viable parce que le produit doit être protégé contre les éléments en tout temps et que les risques de dommages qu'entraîne la manutention additionnelle sont inacceptables.

M. Verigin a donné des prévisions du trafic pour les deux prochaines années. Il les juge fiables parce que, dit-il, « ...toute la nouvelle capacité est déjà réservée. » Selon ses prévisions pour 1988, le trafic augmentera de 62 à 76 p. 100 par rapport aux chiffres de 1987; cela représente de 800 à 900 wagons, soit des recettes de 4,3 à 4,7 millions de dollars pour le transport de marchandises par chemin de fer. En 1989, l'augmentation devrait être de 40 à 50 p. 100, soit de 1 200 à 1 300 wagons, ce

In 1986 the company realized that existing production capacity could not meet the increasing demand. As a consequence, the company embarked on an expansion program. With a Federal/Provincial loan of $2.8 million the company embarked on a $15 million expansion program. Mr. Welch announced at the hearing that the original loan had been supplemented by an additional $2 million.

Mr. Verigin stated that, upon completion of the expansion, Canpar will have the capacity to produce 100 million square feet of particleboard with 125 employees and a payroll of $5.5 million. The first board was scheduled to come off the production line on June 7, 1988.

Mr. Verigin spoke about the fragile nature of his product which requires special care in shipping and handling. He stressed that 90 per cent of his product is shipped by rail and that this was the only viable method of transportation for this product. He stated several reasons why this was so, emphasizing the ability of rail cars to accommodate side by side loading of five foot width particle board. Much of Canpar's success, he said, can be attributed to its ability to produce products customized to the size required by the customer. He was adamant that trucking was an undesirable alternative. The BN option was also considered undesirable because of delays in delivery of his product to Eastern Canadian markets where the majority of his product was destined. In addition, reload centres from truck to rail were not considered a viable alternative because the product must be protected from the elements at all times and the risk of damage from extra handling in reloading was unacceptable.

Mr. Verigin provided estimates of traffic for the next two years. He was confident of these projected volumes because, as he stated "... all new capacity has already been pre-allocated." His projections for 1988 traffic are for an increase of 62 to 76 per cent over 1987 totals which translated into 800 to 900 railcars and rail freight revenue of $4.3 to $4.7 million. In 1989 this is expected to rise by another 40 to 50 per cent to 1200 to 1300 rail cars with rail freight revenues of $6.2 to $7 million. Mr. Verigin

qui représente entre 6,2 et 7 millions de dollars de recettes de transport de marchandises par chemin de fer. M. Verigin est convaincu que les prévisions du trafic et des recettes pour 1990 seront très semblables à celles de 1989.

Pope and Talbot Ltd.

M. A. Friesen, Mme K.L. Anderson et M. L. Zwick ont présenté un mémoire au nom de Pope and Talbot Ltd. Cette compagnie exploite deux scieries sur la ligne de Boundary, l'une à Grand Forks et l'autre à Midway. Le produit principal est le bois d'échantillon, mais les scieries produisent aussi des produits dérivés comme les copeaux de bois, les déchets de bois et les particules de rabotage. M. Friesen a indiqué que le marché du bois de Pope and Talbot couvre le Canada entier et les États-Unis. Les déchets de bois sont vendus à Kettle Falls, dans l'État de Washington, et les particules de rabotage à Grand Forks. Les déchets de bois et les particules de rabotage sont expédiés par camion et productoduc.

Les copeaux dépendent du chemin de fer pour atteindre leurs destinations aux États-Unis. Il est vrai qu'ils pourraient être expédiés à Castlegar par chemin de fer; toutefois, M. Friesen a admis, en contre-interrogatoire, que cette solution n'a plus la préférence du client et que l'usine de Celgar convertira prochainement ses installations en vue du déchargement de camions seulement. Il a aussi reconnu que Pope and Talbot ne faisait transporter que 9 p. 100 de son trafic par le CP, tandis que la BN en acheminait 77 p. 100. Cependant, M. Friesen a indiqué qu'aux prix proposés par le CP dans une lettre datée du 24 mai 1988, la compagnie serait disposée à s'engager à confier la moitié de toutes ses expéditions de bois au CP pour les années 1988, 1989 et 1990. Cet engagement est conditionnel au maintien de prix et de services compétitifs. M. Friesen a indiqué les nombres probables de wagons de bois pour ces années; ils s'établissent à 3 840 wagons pour 1988 et 3 848 wagons pour 1989 et 1990 respectivement.

Bradford Enercon Inc.

M. J. Lockett, président de Bradford Enercon, a témoigné au nom de sa compagnie. Il a indiqué que celle-ci fabrique actuellement un seul produit, un isolant résidentiel. Un fort pourcentage de ce produit est mis en marché aux États-Unis.

was confident that the 1990 traffic and revenue projections will be very similar to those of 1989.

Pope and Talbot Ltd.

Mr. A. Friesen, Ms. K. L. Anderson and Mr. L. Zwick presented a brief on behalf of Pope and Talbot Ltd. This company operates two sawmills on the Boundary line, one at Grand Forks and one at Midway. The main product is dimension lumber, but the mills also produce by-products such as wood chips, hog fuels and planer shavings. Mr. Friesen submitted that the market for Pope and Talbot lumber is Canada in its entirety, and the U.S. The hog fuel is sold to Kettle Falls, Washington and the shavings to Grand Forks. The hog fuel and planer shavings are shipped by truck and pipeline.

The wood chips are dependent on rail service to reach their U.S. destinations. Although the chips could be shipped by rail to Castlegar, Mr. Freisen did agree in cross examination that the chip traffic to Castlegar by rail was no longer a preferred method of delivery by the customer and that the Celgar plant will be converting to truck only unloading facilities in the near future. He also admitted that Pope and Talbot has traditionally moved only 9 per cent of its traffic by CP, while 77 per cent was moved by BN. However, based on rate quotations received from CP by letter of May 24, 1988, Mr. Friesen submitted that Pope and Talbot would be prepared to commit half of all its lumber shipments to CP for the year 1988, 1989 and 1990. This commitment was predicated on the rates and service continuing to be competitive. Mr. Friesen presented the projected number of rail cars of lumber for those years and they amounted to 3840 cars in 1988 and 3848 cars in 1989 and 1990 respectively.

Bradford Enercon Inc.

Mr. J. Lockett, President of Bradford Enercon made a presentation on his company's behalf. He advised that the company currently produces one product, a residential insulation. A high percentage of this product is marketed in the U.S. However,

Toutefois, la compagnie procède actuellement à une expansion de 18 millions de dollars, et M. Lockett a fait valoir qu'elle fabriquera plus de 500 produits, entre autres un isolant pour tuyau et un isolant en panneau rigide. À son avis, le marché industriel va croître dans l'Ouest du Canada, où sa compagnie aura un avantage concurrentiel pour ce qui est des taux de marchandises sur la seule autre entreprise semblable au Canada, située à Sarnia, en Ontario. Toutefois, pour enlever ce marché, Bradford Enercon a besoin du service ferroviaire et doit pouvoir rejoindre ses clients.

Dans son processus de fabrication, Bradford Enercon utilise du charbon qui lui est actuellement apporté d'Alabama par la BN. Bien que la compagnie compte remplacer le charbon par l'électricité dans son processus de fusion, cela ne se fera pas avant sept ou huit ans, probablement. Aussi le témoin croit-il que le transport du charbon pourrait être assuré par le CP, si celui-ci peut offrir des taux compétitifs avec ceux de la BN.

M. Lockett a admis que Bradford Enercon ne deviendra pas immédiatement un grand client du CP, mais il entrevoit une augmentation des volumes d'expédition confiés à la compagnie. Il estime que le CP se verra confier environ 50 wagons par l'usine l'an prochain. Toutefois, il a ajouté que les nouveaux clients pour le produit industriel seront des grands projets comme des raffineries de pétrole, des centrales d'alimentation électrique et des usines de pâtes et papier. Si la compagnie décrochait l'un de ces contrats, il pourrait s'ensuivre une augmentation de 50 wagons pour le CP.

Autres expéditeurs éventuels

M. G. Sherbinin a présenté un mémoire au nom de deux compagnies : S & O Sawmills, située à Westbridge, à 18 ou 20 milles à l'ouest de Midway au-delà de la ligne de chemin de fer, et George Herbinin Lumber Ltd., compagnie de bois en gros, qui achète des produits de bois finis de petites scieries de la région (aucune desquelles n'est située sur la ligne de chemin de fer) et les met en marché. On n'a pas établi combien de wagons complets de bois ces compagnies ont expédié par le passé, mais M. Sherbinin a indiqué, sous toutes réserves, que le CP pourrait peut-être transporter 40 wagons complets vers des points de la Colombie-Britannique et de l'Alberta en 1988.

the company is currently undergoing an $18 million expansion and Mr. Lockett submitted that the company will be manufacturing over 500 products including pipe insulation and rigid board insulation. He envisaged the industrial market increasing in Western Canada where his company would have a competitive advantage, as far as freight rates are concerned, over the only other similar plant in Canada which is located in Sarnia, Ontario. In order to capture this market, however, Bradford Enercon needs rail access and the ability to service the customers.

A commodity used by Bradford Enercon in its manufacturing process is coke, which is at present transported to the company from Alabama by BN. Although the company expects to modify its melting process using electrical power rather than coke in the manufacture, he does not foresee this happening for about seven or eight years. As such, he believes that the coke haul is available for CP if it can compete with BN's rates.

Mr. Lockett admitted that Bradford Enercon will not become a major customer for CP immediately, but he does foresee increased shipping volumes for CP. He estimated that CP will get about 50 cars from the plant next year. However, he added that the new customers for the industrial product will be major industrial projects such as oil refineries, power stations and pulp and paper mills. Should the company obtain one of these contracts it could mean a potential increase of 50 cars to CP.

Other Potential Shippers

Mr. G. Sherbinin presented a brief on behalf of two companies, S & O Sawmills Ltd. located at Westbridge, which is 18-20 miles west of Midway off the rail line, and George Sherbinin Lumber Ltd. which is a wholesale lumber company that buys finished lumber products from small mills in the area (none of which are located on the rail line) and markets them. It was not determined how many carloads of lumber the companies shipped in the past, but Mr. Sherbinin tentatively suggested that CP may handle 40 carloads to B.C. and Alberta points in 1988.

M. R. Hamersley a présenté un mémoire au nom de sa compagnie, Ruho Industries Ltd. Il a déclaré que celle-ci, qui procède actuellement à la mise en place de son usine de fabrication, projette de fabriquer un produit de bois décoratif. Bien qu'il dise avoir des clients intéressés au Québec et en Saskatchewan, il n'a pu donner ni estimation précise du volume de trafic que sa compagnie pourrait offrir, ni date ferme de lancement de la production. Cette lacune a amené l'avocat du CP à poser qu'il est peu probable que l'apport de cette usine de fabrication aidera le moindrement à réduire les pertes que connaît actuellement le CP.

Mr. R. Hamersley presented a brief on behalf of his company, Ruho Industries Ltd. Mr. Hamersley submitted that his company, which is now in the process of setting up its manufacturing plant, is proposing to produce a decorative wood product. Although he did submit that he had interested customers in Quebec and Saskatchewan, he could give no firm estimate of the amount of traffic his company would generate nor did he commit himself to the date on which his company would go into production. This ambiguity led Counsel for CP to submit, in summation that it is unlikely this particular manufacturing plant would make any real contribution towards reducing the losses presently suffered by CP.

Syndicats

MM. L.O. Shillaci et J.C. Robertson font lecture, pour référence, du mémoire de la Joint Alliance of Railway Unions. Ce mémoire relève plusieurs des répercussions néfastes qui, selon les syndicats, découleraient de l'abandon de la subdivision Boundary.

Les syndicats ont avancé que la sécurité routière serait compromise par l'intensification de la circulation des camions pour compenser l'absence du transport ferroviaire, et qu'il y aurait des coûts supplémentaires d'entretien routier pour les contribuables.

Les syndicats ont souligné aussi les répercussions sociales qu'auraient sur les collectivités les mutations possibles des employés du CP. En effet, les employés qui pourraient être mis en disponibilité suite à l'abandon de la ligne devraient déménager pour exercer leurs droits d'ancienneté. Le nombre estimatif de mises à pied dues à l'abandon varie entre 17 travailleurs déplacés, selon les syndicats, et sept d'après le CP. M. Robertson a exposé brièvement les « contrecoups néfastes » que les mises à pied auraient sur le bien-être socio-économique des petites collectivités touchées.

M. G. Kennedy a apporté des faits concernant l'état des installations de chargement de la voie de débord du CP à Castlegar. Son témoignage a soulevé des questions au sujet de l'accessibilité de ces installations pour le public et de sa convenance comme point de chargement de rechange.

Unions

Mr. L. O. Schillaci and Mr. J.C. Robertson read into the record the submission of a Joint Alliance of Railway Unions. The brief touched on several of the negative impacts which their organizations submitted would result from the abandonment of the Boundary Subdivision.

The Unions argued that safety on the highways would be compromised by the influx of trucks needed to compensate for the loss of rail delivery, and that there would be added costs to the taxpayer for increased road maintenance.

The Unions also pointed to the social impact on communities, due to the possible relocation of CP employees. The employees whose services could possibly be terminated following rail abandonment would be required to move in order to exercise their seniority rights. The projected number of layoffs as a result of abandonment ranged from 17 displaced workers, as predicted by the Unions, to CP's estimate of 7 layoffs. Mr. Robertson touched briefly on what he considered the negative "ripple effect" which company layoff would have on the economic and social well being of those small communities affected.

Mr. G. Kennedy gave evidence concerning the condition of CP's team track loading facility at Castlegar. His testimony raised questions about the public accessibility to the facility as well as its adequacy as an alternative loading point.

Mémoires relatifs à l'intérêt public

Je tiens à exprimer mon appréciation à tous les témoins représentant l'intérêt public qui ont comparu devant moi et à ceux qui ont déposé des mémoires auprès de l'Office. J'ai trouvé extrêmement utiles dans mes délibérations les faits qu'ils ont apportés. La liste de tous les comparants, y compris des témoins représentant l'intérêt public, est donnée dans l'appendice B du présent rapport. De plus, les dossiers de l'Office renferment de nombreux rapports qui ont été présentés avant ou pendant l'audience. La liste en est aussi donnée dans l'appendice B.

Je ne veux pas rapporter en détail les faits avancés par tous les témoins d'intérêt public, puisque ceux-ci figurent dans le dossier public de l'audience. Toutefois, un résumé des points saillants aidera à situer le présent rapport en contexte.

La province de la Colombie-Britannique était représentée à l'audience par M. H. Ropertz, gestionnaire de la politique ferroviaire au ministère des Transports et de la Voirie, qui a commenté la pièce PI-7. Ce mémoire se fonde sur la correspondance entre plusieurs hauts fonctionnaires du gouvernement de la Colombie-Britannique et l'Honorable John Crosbie, la Commission canadienne des transports et l'Office. Parmi ces hauts fonctionnaires du gouvernement de la Colombie-Britannique figurent l'Honorable S. Rogers, ministre des Transports et de la Voirie, l'Honorable R. Johnston, ministre des Affaires municipales, M. S. Dubas, sous-ministre du Développement économique. En outre, était jointe au mémoire de M. Ropertz une lettre d'appui signée par MM. I. Messmer, député de Boundary-Similkamen, H. Dirks, député de Nelson-Creston, L. Chalmers, député de Okanagan South, et C. Serwa, député de Okanagan South.

En bref, le mémoire portait sur la recommandation de la Province selon laquelle la demande du CP devrait être rejetée jusqu'à ce qu'aient été clarifiés certains points relatifs aux dispositions sur l'abandon de ligne contenues dans la LNT 1987. M. Ropertz s'est attaché plus particulièrement aux articles 173 et 175 relativement aux accords que peut conclure le ministre des Transports concernant une aide financière pour l'amélioration des autres moyens de transport ou

Public Interest Submissions

I would like to express my appreciation to all the public interest witnesses who appeared before me and those who filed submissions with the Agency. I found their evidence extremely useful in my deliberations. A list of all the appearances including those by public interest witnesses is contained in Appendix B to this Report. As well, the Agency files contain numerous written representations that were submitted prior to, or during the hearing. A list of these submissions is also included in Appendix B.

I do not propose to recount in detail the evidence of all of the public interest witnesses as it is found in the public record of this hearing. However, I believe that a summary of the salient issues will be useful in establishing the background for this Report.

The Province of British Columbia was represented at the hearing by Mr. H. Ropertz, Manager of Rail Policy with the Ministry of Transportation and Highways, who spoke to Exhibit PI-7. This brief was based on correspondence between several B.C. Government officials and the Honourable John Crosbie, the Canadian Transport Commission and the Agency. The B.C. Government officials included the Honourable S. Rogers, Minister of Transportation and Highways, the Honourable R. Johnston, Minister of Municipal Affairs, and Mr. S. Dubas, Deputy Minister of Economic Development. In addition, attached to Mr. Ropertz's brief was a letter endorsing the brief signed by Mr. I. Messmer, MLA for Boundary-Similkamen, Mr. H. Dirks, MLA for Nelson-Creston, Mr. L. Chalmers, MLA for Okanagan South, and Mr. C. Serwa, MLA for Okanagan South.

In summary, the brief dealt with the Province's recommendation that CP's application be rejected until certain matters concerning the abandonment provisions in the NTA, 1987 have been clarified. Mr. Ropertz was specifically concerned with sections 173 and 175 respecting agreements by the Minister of Transport to provide financial assistance to improve alternative transportation facilities or to assist in the transition to improved transportation facilities. Until the details of available funding

pour faciliter la transition à de meilleurs moyens de transport. D'ici à ce qu'on connaisse le financement disponible pour ces programmes, le gouvernement de la Colombie-Britannique pose qu'aucune décision ne devrait être prise au sujet de la demande du CP.

M. C. D'Arcy, député de Rossland-Trail, appuie le maintien de la ligne de Boundary. Il a cité diverses répercussions néfastes que l'abandon aurait sur les collectivités, les entreprises, l'infrastructure routière et d'autres aspects. Ces vues sont reprises dans le mémoire présenté par M. W. Strookoff au nom de l'Honorable R. Johnston, ministre d'État pour la Colombie-Britannique, ainsi que dans un mémoire présenté par M. T. Barry au nom de M. B. Brisco, député de Kootenay-West. M. L. Kristiansen, au nom du Nouveau parti démocratique du Canada, a abordé les mêmes questions et insisté plus particulièrement sur les risques de détérioration de la sécurité des routes à la suite de l'abandon de la voie ferrée.

Le mémoire du Village de Midway a été présenté par un groupe formé de Son honneur J. McMynn, maire de Midway, et M. B. Hatton, greffier municipal. Le Village craint que le développement économique de la région soit à jamais compromis si l'abandon de la subdivision Boundary est autorisé.

Le mémoire déposé par le maire de Grand Forks, Son honneur Y. Sugimoto, pose que la demande d'abandon est prématurée, vu les changements favorables du développement économique qui se produisent actuellement dans la région de Grand Forks.

Son honneur le maire A. Hennig, de la Municipalité de Greenwood, s'oppose à l'abandon parce que « Greenwood et la région avoisinante émergent d'une longue récession. L'économie recommence à croître et il semble que la compagnie de chemin de fer puisse jouer un rôle important dans la relance de la Région ».

MM. W. Brash et M. Kruysse ont parlé de la pièce PI-3. Leur exposé prône l'opposition à la demande et exprime l'opinion unanime du conseil d'administration du district régional de Kootenay Boundary, qui croit que le maintien de l'exploitation de la subdivision Boundary sert l'intérêt public. Cette opinion est fondée sur l'économie croissante

under these programs are publicized, the B.C. Government submitted that no decision should be made on CP's application.

Mr. C. D'Arcy, MLA for Rossland-Trail, supported retention of the Boundary line. He mentioned numerous negative effects which the abandonment would have on communities, businesses, road infrastructure and the like. These sentiments were also expressed in the brief submitted by Mr. W. Strookoff on behalf of the Honourable R. Johnston, Minister of State for British Columbia, as well as in a brief presented by Mr. T. Barry on behalf of Mr. B. Brisco, MLA for Kootenay West. Mr. L. Kristiansen spoke on behalf of the New Democratic Party of Canada on these same issues. He placed particular emphasis on the possible deterioration of the level of safety on the highways following abandonment of the rail line.

The Village of Midway's brief was submitted by a panel consisting of His Worship J. McMynn, Mayor of Midway and Mr. B. Hatton, Municipal Clerk. The Village was concerned that economic development in the area will be forever precluded if the Boundary Subdivision is allowed to be abandoned.

The brief, filed by the Mayor of Grand Forks, His Worship Y. Sugimoto, considered the abandonment application to be premature in light of current positive changes in economic development in the Grand Forks area.

His Worship Mayor A. Hennig of the City of Greenwood was opposed to the abandonment in view of the fact that "Greenwood and the surrounding Region are emerging from a lingering recession. The economy is starting to grow once again and it appears that the railway can play an important part in the recovery of the Region."

Mr. W. Brash and Mr. M. Kruysse spoke to Exhibit PI-3. The main thrust of this presentation was in opposition to the application and an expression of the unanimous opinion of the Regional District of Kootenay Boundary's Board of Directors that the continued operation of the Boundary Subdivision was in the public interest.

de la région de Boundary, les récentes immobilisations dans les nouvelles installations de production, ainsi que l'augmentation simultanée de la demande de services de transport. La pièce PI-11, présentée par Mme J. Lloyd, directrice du développement économique, au nom de la Grand Forks Chamber of Commerce, et la pièce PI-12, présentée par M. N. Areshenkoff, président de la Grand Forks Chamber of Commerce, exposent des appréhensions semblables.

La pièce PI-21 est un mémoire présenté par la Boundary Transportation, représentée par M. J. Meade. Ce dernier a expliqué que, depuis les deux dernières années, il considère la possibilité d'acquérir la subdivision Boundary et de l'exploiter comme chemin de fer régional sur court parcours. Toutefois, M. Meade a déclaré qu'en dépit de discussions menées avec le CP, les expéditeurs éventuels et les fonctionnaires du gouvernement de la Colombie-Britannique, il n'a pas constitué sa compagnie comme un chemin de fer et qu'il n'a fait aucune offre d'achat officielle au CP à l'égard de la ligne. Il est également ressorti que sa proposition n'a pas l'appui des syndicats de cheminots et qu'aucune source de fonds de capital n'est actuellement disponible.

Analyse et conclusions

J'ai examiné attentivement tous les faits fournis par le demandeur et par les intervenants à l'égard de cette demande. Selon les nouvelles dispositions relatives à l'abandon d'un embranchement, qui sont données à l'article 164 de la LNT 1987, il faut d'abord déterminer :

a) si l'embranchement ou le tronçon en cause est rentable ou non;

b) s'il existe des motifs de croire que l'embranchement ou le tronçon en cause puisse devenir rentable dans un avenir prévisible.

Dans le cadre de ce processus, j'ai pris note de la détermination, par l'Office, des pertes réelles subies au cours des exercices réglementaires, lesquelles s'établissent comme suit :

This opinion was based on the expanding economy in the Boundary Region, the recent investment in new production facilities, along with the concurrent increase in demand for transportation services. Similar expressions of concern were contained in Exhibit PI-ll submitted by Ms. J. Lloyd, Director of Economic Development on behalf of the Grand Forks Chamber of Commerce and in Exhibit PI-12, submitted by Mr. N. Areshenkoff, President of the Grand Forks Chamber of Commerce.

Exhibit PI-21 was a submission made by Boundary Transportation, represented by Mr. J. Meade. Mr. Meade explained that over the last two years he has been investigating the possibility of acquiring the Boundary Subdivision and operating it as a regional short line railway. However, in spite of the fact that discussions had been carried out with CP, prospective shippers and B.C. Government officials, Mr. Meade stated that he had not incorporated his company as a railway and that he had not made a formal offer to CP to purchase the line. It also became clear that his proposal did not have the support of the rail unions and that there was no source of capital funding available at the present time.

Analysis and Finding

I have carefully considered all of the evidence submitted by the Applicant and the Intervenors with respect to this application. The new branch line abandonment code set out in the NTA, 1987, section 164 requires that a determination be made as to:

a) whether the branch line or segment under review is economic or uneconomic;

b) whether there is a reasonable probability of the branch line, or segment under review, becoming economic in the foreseeable future.

As part of this process I have taken note of the Agency's determination of actual loss made in respect of the prescribed financial years which are as follows:

Année	Pertes réelles $
1984	1 682 479
1985	2 536 384
1986	1 106 310

La détermination, effectuée en vertu de l'article 163 de la LNT 1987, a été faite avant la date de l'audience pour que toutes les parties intéressées ou touchées par la demande disposent de toute l'information nécessaire au moment de la préparation de leur argumentation. J'ai écouté l'argumentation des intervenants qui s'opposent à l'agrément de la demande en ce qui concerne les pertes réelles avancées par le CP et déterminées par l'Office, de manière à pouvoir rectifier, conformément au pouvoir de révision prévu à l'article 41 de la LNT 1987, toute erreur susceptible de transparaître. Toutefois, je dois souligner qu'aucun fait, au cours des délibérations, ne tend à prouver que la détermination par l'Office des pertes réelles du CP, après révision, était inexacte. Par conséquent, je conclus que le montant des pertes réelles du CP correspond au montant déterminé par l'Office et indiqué à la pièce NTA-2.

Néanmoins, tout ne s'arrête pas là en ce qui concerne la question de la détermination de nature économique. J'ai écouté attentivement les témoignages du CP et de nombreux intervenants en ce qui concerne l'aspect économique de l'exploitation de la subdivision Boundary. De l'avis du CP, l'exploitation de la subdivision n'est pas rentable. Le CP a apporté des faits à ce sujet, principalement par l'intermédiaire de M. Ekbote, et ces faits ont été étudiés en détail par les intervenants pendant de nombreuses heures de contre-interrogatoire. La preuve apportée par le témoin du CP sur la conjoncture économique de l'embranchement était ferme et convaincante, et, à mon avis, le témoignage de M. Ekbote sur ce point n'a été ni miné par le contre-interrogatoire, ni contredit par le témoignage direct des intervenants.

D'après les faits présentés, j'estime donc que la subdivision Boundary entre Robson West (p.m. 30,7) et Midway (p.m. 126,6), les embranchements Carson et Carmi y compris, n'est pas rentable.

Cette première conclusion étant posée, j'ai le devoir de déterminer s'il existe des motifs de croire

Year	Actual Loss $
1984	1,682,479
1985	2,536,384
1986	1,106,310

That determination, made under section 163 of the NTA, 1987, was issued prior to the hearing date so that all parties interested or affected by this application would have the information before them when preparing their cases for presentation. I have listened to whatever representations were made by Intervenors opposed to abandonment concerning the actual losses claimed by CP, and determined by the Agency, so that if any error became apparent it could be rectified under the power of review contained in section 41 of the NTA, 1987. I must report, however, that during the course of these proceedings no evidence was led which would tend to prove that the Agency's determination of CP's actual losses, as revised, is incorrect in any way. Accordingly, I find that CP's actual losses are those determined by the Agency and found in Exhibit NTA-2.

Nevertheless, that is not the end of the matter insofar as the economic determination is required. I have listened closely to the evidence of CP and the many Intervenors concerning the operating economics of the Boundary Subdivision. It was the contention of CP that the Boundary Subdivision was uneconomic. Evidence was led by CP on this point primarily through Mr. Ekbote and was tested by the Intervenors through many hours of cross-examination. The evidence of the CP witness was firm and cogent on the existing economic condition of the branch line and, in my opinion, Mr. Ekbote's testimony on this issue was neither weakened by cross examination in any substantial way, nor was it controverted by the direct evidence of the Intervenors.

Therefore it is my opinion, based on the evidence presented, that the Boundary Subdivision between Robson West (mile 30.7) and Midway (mile 126.6) including the Carson and Carmi Spurs is uneconomic.

Having reached the first conclusion it is my duty to make a further determination as to whether

que le tronçon de la subdivision Boundary à l'étude deviendra rentable dans un avenir prévisible. Sur ce point, le témoignage du demandeur a été utile mais non déterminant. Par nécessité, le CP a dû se fier à un certain nombre de sources d'information pour procéder à sa propre évaluation de la rentabilité future de l'embranchement. Il a été établi que le CP a demandé de l'information à ses expéditeurs situés le long de cette ligne. De plus, M. McGrath, un témoin du CP, a indiqué que l'on avait procédé à certaines analyses économiques de nature générale relativement à l'évolution prochaine de l'économie canadienne. Les témoins du CP ont également indiqué que l'on avait tenu compte du rendement antérieur des expéditeurs situés en bordure de la ligne.

Toutefois, le témoignage des intervenants a jeté plus de lumière sur cette question que les témoignages du CP, à mon avis.

Les témoins de Pope and Talbot ont déclaré avoir reçu, le 24 mai 1988, une proposition très intéressante des responsables du marketing du CP. Bien que des témoignages ultérieurs aient montré que la proposition ne différait pas radicalement des tentatives antérieures du CP pour obtenir le trafic de Pope and Talbot, les témoins de l'expéditeur étaient suffisamment intéressés pour déclarer qu'ils étaient prêts à accroître passablement le volume des marchandises expédiées par le CP Rail. Cette proposition a été amplement illustrée lors d'un échange entre le témoin de Pope and Talbot, M. Friesen, et l'avocat du CP, comme l'indique le texte de la transcription en page 643 :

> (traduction libre) M. Mullins : « M. Friesen, vous voyez à la page - il n'y a pas de numéro. Ah oui, à la page 3, je vois. Nous sommes prêts à nous engager à expédier la moitié de notre bois par le CP Rail si cette dernière nous offre des prix et des services compétitifs. Avez-vous pu négocier avec le CP des prix et des services acceptables ? »
>
> M. Friesen : « Nous l'avions jusqu'à récemment, et même hier matin, nous avons obtenu des prix très compétitifs et nous sommes vivement intéressés. De plus, d'après les derniers renseignements, les prix et les services de cette compagnie à destination de Chicago seraient plus que compétitifs par rapport à ceux de la BN. »

there is a reasonable probability of the Boundary Subdivision segment under review becoming economic in the foreseeable future. On this point the evidence of the Applicant was useful, but not determinative. Of necessity, CP was required to rely upon a number of information sources in order to make its own assessment of the branch line's future economic viability. There was evidence that CP solicited information from its shippers on the line. In addition, Mr. McGrath, a CP witness, testified that resort was had to certain general economic analyses covering near-term developments in the Canadian economy. There was also evidence from CP witnesses that reliance was placed on past performance by shippers located on the line.

However, on this subject the evidence of the Intervenors gave greater enlightenment, in my judgment, than the evidence of CP.

Pope and Talbot witnesses testified that on May 24, 1988 they received a proposal from CP marketing officials which they considered very desirable. While later evidence did show that the proposal may not have been radically different than earlier attempts by CP to secure Pope and Talbot's traffic, the shipper witnesses were sufficiently impressed with it to testify that they are prepared to substantially increase shipments of their products via CP Rail. This proposal was amply illustrated in an exchange between the Pope and Talbot witness, Mr. Friesen, and Counsel for CP at page 643 of the transcript:

> Mr. Mullins: "Mr. Friesen, you see on - the pages are not numbers. Oh yes, page 3, I see it. We are prepared to commit half of our lumber shipments to CP Rail if their rates and services are competitive. Have you been able to negotiate rates and service with CP that are acceptable to you?"
>
> Mr. Friesen: "We had until very recently, and just as of yesterday morning, we got some rates that are very competitive and we are quite excited, and also the evidence that was produced just recently indicates that to Chicago they are more than competitive with the BN."

M. Mullins : « Êtes-vous prêts à dire ici, ce soir, que vous seriez disposés à passer un contrat demain aux prix offerts hier et que vous avez appris aujourd'hui ? »

M. Friesen : « Si les prix étaient compétitifs, nous le serions. »

M. Mullins : « Et à vous engager à expédier la moitié de votre bois par le CP Rail ? Pendant combien de temps ? »

M. Friesen : « Si les prix et toutes les autres conditions sont équivalentes, nous sommes prêts à promettre la moitié de notre volume d'expéditions au CP Rail. »

M. Mullins : « Que le point de destination soit situé aux États-Unis ou au Canada ? »

M. Friesen : « Si les ventes sont effectuées à ces endroits, oui. »

M. Mullins : « Vous dites bien la moitié de vos expéditions de bois, que ce soit vers des points situés au Canada ou aux Etats-Unis ? »

M. Friesen : « Si ce sont là nos marchés et si nous pouvons vendre à un prix compétitif sur ces marchés, c'est exact. »

Selon M. Friesen, le niveau possible du trafic de Pope and Talbot pour le CP est d'environ 1 900 wagons complets de bois, dont 700 à 900 par année seraient apparemment destinés à la région de Minneapolis-St Paul, au Minnesota, et le reste aux marchés de Chicago et du Midwest.

Le témoignage de Canpar a aussi été particulièrement informatif au chapitre des perspectives de rentabilité du service ferroviaire sur la subdivision Boundary. D'après les directeurs de Canpar, la compagnie a connu une croissance économique prononcée et son usine fonctionne maintenant 24 heures durant, 365 jours par année. Au début de 1986, les taux de croissance ont dépassé la capacité de l'infrastructure à répondre à la demande. On a donc entrepris un agrandissement important de l'usine qui permettra de produire 100 millions de pieds carrés de planche annuellement, ce qui fera de Canpar une des plus importantes usines de panneaux de particules au Canada.

Mr. Mullins: "Are you then, do you say here tonight that you would be prepared to enter into a contract tomorrow at the rates that were offered yesterday and that you heard about today?"

Mr. Friesen: "If the rates are competitive they would be."

Mr. Mullins: "And to commit half of all your lumber shipments to CP Rail? For what period of time?"

Mr. Friesen: "If the rates and everything else is equal, we are prepared to commit half our volume to CP Rail."

Mr. Mullins: "Whether destined to American or Canadian points?"

Mr. Friesen: "If that's where our sales would be, that would be correct."

Mr. Mullins: "That is, half of all your lumber shipments, whether they are destined to Canadian or American points?"

Mr. Friesen: "If those are our markets and we can sell competitive into those markets, that is correct."

The potential level of Pope and Talbot traffic for CP was estimated by Mr. Friesen to be approximately 1900 carloads of lumber of which 700-900 carloads per year would apparently be destined into the Minneapolis-St. Paul, Minnesota area and the remainder into the Chicago and mid-western markets.

The evidence of Canpar was also particularly illuminating concerning the prospects for a viable rail operation on the Boundary Subdivision. The evidence of Canpar officials was that the firm has experienced substantial economic growth and its plant now operates 24 hours a day, 365 days per year. At the beginning of 1986 growth rates outstripped the ability of the plant infrastructure to keep pace with demand and, accordingly, a major plant expansion has ensued. The expanded plant will have the capacity to produce 100 million square feet of board annually making Canpar one of the largest particleboard mills in Canada.

D'après les envois antérieurs, vers des destinations situées au Canada, et les envois prévus, compte tenu de l'agrandissement de l'usine, Canpar a fourni les chiffres et les estimations qui suivent relativement à ses besoins pour les services ferroviaires du CP :

Année	Envois (tonnes)	Recettes de transport par chemin de fer $
1985	16 500	1 140 000
1986	31 300	2 117 000
1987	34 300	2 675 000
1988 (prévisions)	55-60 000	4 300 000-4 700 000 *
1989 (prévisions)	80-90 000	6 200 000-7 000 000 *

* Selon les prix de 1987

Source : Pièce PI-16

Les volumes, en tonne, devant être expédiés seraient de 800 à 900 wagons complets en 1988 et de 1 200 à 1 300 wagons complets en 1989.

Le témoignage des dirigeants de Canpar est particulièrement intéressant si l'on tient compte du fait que d'autres témoignages ont montré que les panneaux de particules fabriqués par Canpar sont difficiles à transborder, faisant ainsi du transport par chemin de fer le mode d'expédition idéal. M. Veregin a indiqué que les panneaux produits par Canpar s'expédient bien par wagons plats puisqu'on peut y placer deux feuilles de cinq pieds côte à côte.

Enfin, Bradford Enercon a exposé les projets d'agrandissement de l'entreprise à Grand Forks. Bradford Enercon, firme de fabrication d'isolants, a souligné qu'elle entreprend un programme d'agrandissement de son usine qui coûtera plusieurs millions de dollars, afin d'étendre sa gamme de produits et de pouvoir ainsi desservir les marchés industriels et commerciaux de l'Ouest canadien et des États-Unis.

Le témoin de Bradford Enercon, M. Lockett, a indiqué que grâce à cet agrandissement, la compagnie pourra élargir sa gamme de produits de façon à ajouter les marchés de l'isolation commerciale et industrielle aux marchés de

Based on its past shipments, and projected shipments in light of plant expansion, to Canadian destinations, Canpar gave the following figures and estimates concerning its railway requirements via CP:

Year	Shipments (tons)	Rail Freight Revenue $
1985	16,500	1,140,000
1986	31,300	2,117,000
1987	34,300	2,675,000
1988 (projected)	55-60,000	4,300,000-4,700,000 *
1989 (projected)	80-90,000	6,200,000-7,000,000 *

* Based on 1987 rates

Source: Exhibit PI-16

The projected tonnages to be shipped in 1988 and 1989 equate to 800-900 carloads and 1200-1300 carloads respectively.

The evidence of Canpar officials is particularly impressive when it is considered that further testimony showed that the particleboard product manufactured by Canpar is difficult to transload thus making rail transport the preferred method of shipment. Mr. Veregin testified that Canpar produces a five-foot product that ships well on flat cars since two five foot boards can be placed side by side on a flat car.

Finally, evidence was presented by Bradford Enercon concerning the expansion plans of that Grand Forks based industry. Bradford Enercon, an insulation manufacturing firm, indicated that it is undertaking a multi-million dollar plant expansion in order to broaden its product range to service the industrial and commercial markets of Western Canada and the United States.

Bradford Enercon's witness, Mr. Lockett, testified that the expansion will allow the firm to expand its product lines beyond the house insulation market and into commercial and industrial insulation markets. By 1989 he projected

l'isolation des résidences. Il évalue à environ 50 wagons complets par année l'augmentation possible des expéditions ferroviaires pour le CP, d'ici à 1989.

J'ai examiné attentivement les témoignages du demandeur et des intervenants, plus particulièrement ceux de Pope and Talbot, Canpar et Bradford Enercon, relativement à la rentabilité future de l'exploitation de la subdivision Boundary. Bien que le témoignage du CP se soit avéré utile, celui des intervenants tend, quant à lui, à démontrer une augmentation possible, avant la fin de la présente décennie, de l'activité économique, augmentation qui pourrait rendre l'exploitation de cette ligne rentable à nouveau. Le témoignage des intervenants était convaincant et, dans le cas de Canpar et de Bradford Enercon, il s'appuie sur le fait que des sommes importantes ont été investies dans des projets d'agrandissement.

Une partie importante des faits présentés et du contre-interrogatoire a porté sur l'analyse du seuil de rentabilité effectuée par le CP quant à la rentabilité future de la ligne. Même si les intervenants ont exprimé certains doutes au sujet de la méthode utilisée par le CP dans cette analyse, cette méthode est conforme aux dispositions du *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*. Dans la préparation de ce règlement, diverses démarches menant à la détermination d'une méthode appropriée de calcul des frais, y compris celle du coût différentiel, à laquelle plusieurs intervenants, dont M. Lockett, ont fait allusion au cours de l'audience. Toutefois, la méthode utilisée actuellement fait fond sur les coûts variables moyens, a été et est toujours considérée comme la meilleure pour l'établissement des coûts d'exploitation des compagnies de chemin de fer au Canada. C'est sur cette base que l'Office a déterminé les pertes réelles pour les années 1984 à 1986, et c'est aussi sur cette base qu'il devrait évaluer la rentabilité future de la ligne. À mon sens, la préparation d'une analyse fondée sur une autre méthode serait inappropriée et les résultats ainsi obtenus seraient trompeurs pour toute détermination future des pertes réelles que l'Office pourrait devoir faire selon la méthode réglementaire.

En ce qui concerne la pièce CP-17 intitulée « Table III - Break Even Analysis » (appendice C), je trouve pessimiste la prévision de 815 wagons

a possible increase in rail traffic movements via CP in the order of 50 carloads per year.

I have considered very carefully the evidence presented by both the Applicant and the Intervenors, particularly Pope and Talbot, Canpar and Bradford Enercon concerning the future economic viability of the Boundary Subdivision. While the evidence of CP was useful, the evidence of the Intervenors on balance, tended to show a prospective increase in economic activity before the end of the decade which may restore the branch line to economic operation. The evidence of the Intervenors was cogent, and in the case of Canpar and Bradford Enercon, is reinforced by the fact that they have invested substantial sums in capital expansion projects.

Considerable evidence and cross-examination centred on CP's break-even analysis in respect of the future economic viability of this line. Although the Intervenors expressed some skepticism concerning CP's methodology for the development of the break-even analysis, the methodology used is consistent with that which is prescribed by the *Railway Costing Regulations*. The development of the Costing Regulations involved the consideration of different approaches to the establishment of a preferred costing methodology, including the incremental cost approach which several of the Intervenors, especially Mr. Lockett, alluded to during the hearing. However, the present methodology, which is based on average variable costs, was and is considered at the present time to be the most appropriate method for costing railway operations in Canada. It is on this basis that the Agency made its actual loss determinations for the years 1984 to 1986, and it is on this basis that the Agency should evaluate the future viability of the branch line. My view is that the development of a break-even analysis based on another methodology would be incongruous and the results misleading with respect to any future actual loss determination the Agency may be required to make pursuant to the prescribed methodology.

With reference to Exhibit CP-17 entitled "Table III - Break-Even Analysis", (Appendix C), I find CP's estimated number of 815 carloads under the

complets du CP, dans la deuxième colonne portant l'en-tête « Projected », étant donné les faits présentés par Canpar et par Pope and Talbot. Les raisons pour lesquelles le CP dit avoir modifié les projections de Canpar n'étaient ni fondées, ni convaincantes. Dans le cas de Pope and Talbot, il était tout aussi évident que le prix proposé pour le transport, jusqu'à Chicago, par wagons de plus de 67 pieds mais de moins de 73 pieds, aura probablement des répercussions importantes sur le niveau de trafic que la compagnie est prête à offrir au CP.

second column entitled "Projected" to be pessimistically low in view of the evidence presented by Canpar and Pope and Talbot. The reasons given by CP for tempering Canpar's traffic projections were not substantive nor convincing. In the case of Pope and Talbot, it was equally evident that the proposed tariff rate to Chicago for cars exceeding 67 feet but not exceeding 73 feet, will likely have a significant impact on the level of traffic the company is willing to offer CP.

L'examen des recettes supplémentaires découlant de l'inclusion du trafic projeté de Pope and Talbot permet de croire que l'estimation du CP quant au partage des recettes du trafic de correspondance à destination du Midwest des États-Unis pourrait être sous-évaluée. Si tel est le cas, le nombre de wagons complets requis pour atteindre le seuil de rentabilité sur la ligne, lequel est donné dans la colonne 4 de la pièce CP-17 du CP, serait trop élevé. En l'occurrence, même si le pourcentage des recettes du CP était à peine plus élevé, il en résulterait une diminution du nombre de wagons complets requis pour atteindre le seuil de rentabilité de la ligne. Par conséquent, je suis convaincu dans l'ensemble que les faits présentés montrent qu'il existe un motif raisonnable de croire que l'exploitation de la subdivision Boundary deviendra rentable dans l'avenir prévisible.

Review of the additional revenue associated with the inclusion of the Pope and Talbot projected traffic suggests that CP's estimated revenue split related to interchange traffic destined to the mid-western United States may be understated. If this is the case, CP's break-even analysis in column 4 of Exhibit CP-17 would overstate the number of carloads required to break-even on the line. Under these circumstances, if the percentage revenue split to CP were to be even slightly higher, the effect would be to lower the number of carloads required to break-even on this line. Therefore, on balance I am satisfied that the evidence presented shows a reasonable probability that the Boundary Subdivision will become economic within the foreseeable future.

Ceci étant dit, je dois maintenant tenir compte de l'article 166 de la LNT 1987 selon lequel une ligne qui n'est pas rentable, mais qui a de bonnes chances de le devenir dans un avenir prévisible, doit être abandonnée dans les six mois à moins que l'intérêt public en justifie le maintien.

Having said this I must turn my attention to section 166 of the NTA, 1987 which requires that a line which is uneconomic, but for which there is a reasonable probability of restoration to economic status in the foreseeable future, be abandoned within six months unless the public interest warrants retention.

Il faut généralement prendre l'intérêt public en considération dans ce contexte. Toutefois, l'article 167 de la LNT 1987 fixe des critères précis dont il faut tenir compte au moment de juger si l'intérêt public suffit pour justifier le maintien d'une ligne. J'ai examiné l'intérêt public, tant en général que dans l'optique de l'article 167. Plus particulièrement, j'ai noté les pertes réelles, l'absence d'indications claires sur la disponibilité et l'utilité d'autres services de transport, plus particulièrement pour l'expédition de produits spécialisés comme des panneaux de particules et des âmes de portes, les répercussions économiques de

It is the public interest generally which must be considered in the context of this question, but section 167 of the NTA, 1987 does establish salient criteria to be borne in mind while considering a finding of public interest sufficient to warrant retention. I have considered the public interest both generally and in the context of section 167. In particular I have noted the actual losses, the lack of any clear evidence one way or the other of the availability and utility of alternative transportation services, particularly for shipments of specialized products such as door core and particleboard, the economic effect of the abandonment of the

l'abandon de la subdivision Boundary sur les localités, la région et les industries desservies, les futurs besoins probables de transport dans la région ainsi que la faisabilité de l'option d'accès direct à la BN comme moyen de maintenir une partie du service ferroviaire en place.

Après avoir examiné tous les faits présentés sur les questions d'intérêt public, j'en suis venu à la conclusion que l'abandon de la subdivision Boundary aurait, dans l'ensemble, un effet perturbateur sur le bassin économique desservi par la subdivision Boundary. De plus, les autres services de transport en place et l'option de la BN proposée ne suffiraient pas, à mon avis, à contrebalancer les effets néfastes de l'abandon sur cette région de la Colombie-Britannique. Par conséquent, je suis d'avis que l'intérêt public dicte le maintien de l'exploitation de la subdivision Boundary entre Robson West (p.m. 30,7) et Midway (p.m. 126,6), y compris les embranchements Carson et Carmi.

J'estime qu'il faut également tenir compte de la nécessité d'accorder au CP une subvention de l'état en compensation de ses pertes et qu'il faut étudier les contraintes de ce genre de subvention sur les deniers publics. Il ne serait pas dans l'intérêt public de maintenir l'exploitation de la subdivision Boundary pendant la période entière de trois ans prévue par la LNT 1987 si, pour des raisons imprévues, le niveau attendu de l'activité économique future dans la région ne se concrétisait pas. Par conséquent, j'estime que l'Office devrait exiger que cette demande d'abandon soit réexaminée deux ans après la date de l'arrêté ordonnant le maintien du service ferroviaire sur la subdivision Boundary.

De plus, pour que l'on puisse effectuer une prévision complète des conditions économiques qui prévaudront sur cette ligne dans deux ans, je juge nécessaire que le demandeur fournisse, sur une base trimestrielle, l'information relative aux efforts de marketing du CP, y compris le nombre d'appels téléphoniques et de visites en personne, déployés par les employés du marketing du CP auprès des expéditeurs actuels et éventuels situés en bordure de la subdivision Boundary.

Je dois maintenant trancher une dernière question, à savoir la motion préliminaire de

Boundary Subdivision on the communities, area and industries served by it, the probable future transportation needs of the area and the feasibility of the direct BN option as a means of maintaining part of the existing rail service.

After consideration of all of the evidence presented in connection with public interest concerns, I have reached the conclusion that abandonment of the Boundary Subdivision would have a wholly disrupting effect on the economic catchment area which the Boundary Subdivision serves. Furthermore, existing alternative transportation services and the proposed BN option would not, in my opinion, successfully mitigate the adverse effects of abandonment on this region of British Columbia. Accordingly, I have reached the opinion that the public interest requires the retention of the operation of the Boundary Subdivision between Robson West (mile 30.7) and Midway (mile 126.6) including the Carson and Carmi Spurs.

At the same time consideration must, in my view, be given to the necessity for public subsidy to compensate CP for its losses and the demands that such subsidies make on the public purse. It would not be in the public interest to retain the Boundary Subdivision for the full three year period allowed by the statute if, for unforeseen reasons, the projected degree of future economic activity in this area does not occur. Accordingly, it is my view that the Agency should require reconsideration of this abandonment application two years from the date of the Order providing for continuation of operations on the Boundary Subdivision.

Furthermore, in order to provide for a complete review of the economic conditions prevalent along this line two years hence, I consider it necessary to obtain from the Applicant, in quarterly instalments, information concerning the marketing efforts of CP including the number of telephone calls and personal visits made to existing and potential shippers located along the Boundary Subdivision by CP marketing staff.

There is one further matter which I must deal with, which is Counsel for the Unions' preliminary

l'avocate des syndicats relativement à la décision d'arbitrage de M. Larson. Pour les raisons déjà énoncées, je conclus que cette motion devrait être rejetée.

L'audience publique sur cette demande a été longue et les argumentations contradictoires. Tout bien considéré, cependant, toutes les parties l'ont menée de façon méthodique. Je remercie toutes les personnes qui ont témoigné et qui, par leur participation, m'ont aidé dans la tâche qui m'était impartie.

Recommandations

Tout bien considéré, je recommande ce qui suit :

1. Que l'Office décide que les pertes réelles subies à l'égard de l'exploitation de la ligne, entre 1984 et 1986, soient celles qui figurent dans le présent rapport;

2. Que l'Office décide que la ligne n'est pas rentable à l'heure actuelle;

3. Que l'Office décide qu'il y a motif raisonnable de croire que la ligne deviendra rentable dans un avenir prévisible;

4. Que l'Office décide que la ligne doit être exploité dans l'intérêt public;

5. Que l'Office ordonne au demandeur de ne pas abandonner l'exploitation de la ligne;

6. Que l'Office ordonne que la demande soit réexaminée au plus tard deux ans après la date de l'arrêté pris par l'Office par suite de cette demande;

7. Que l'Office ordonne au demandeur de faire rapport, tous les trois mois à compter de la date de l'arrêté de l'Office, des efforts de marketing qu'il aura déployés auprès des expéditeurs actuels et éventuels dans la région de la ligne.

Toutes ces recommandations sont soumises respectueusement.

ARRÊTÉ

ATTENDU que la Commission canadienne des transports n'avait pas rendu de décision relative à

motion on Mr. Larson's arbitration Award. For the reasons already expressed, it is my finding that the motion should be dismissed.

The public hearing into this application was lengthy and the cases presented adverse to one another, but all in all it was conducted in a business-like fashion by all parties. I wish to convey my thanks to all persons who appeared and through their participation assisted me in the task with which I was charged.

Recommendations

All matters considered, I recommend that:

1. The Agency determine that the actual losses in respect of the branch line for the years 1984 to 1986 are as stated in this Report;

2. The Agency determine that the branch line is uneconomic at the present time;

3. The Agency determine that there is a reasonable probability of the branch line becoming economic in the foreseeable future;

4. The Agency determine that the operation of the branch line is required in the public interest;

5. The Agency order that the Applicant shall not abandon the operation of the branch line;

6. The Agency order that the application shall be reconsidered within two years from the date of the Agency Order arising out of this application;

7. The Agency order the Applicant to report every three months from the date of the Agency Order on the efforts made by the Applicant to market its services to existing and potential shippers in the area of the branch line.

All of which is respectfully submitted.

ORDER

WHEREAS the Canadian Transport Commission had not rendered a decision on the above-noted

la demande précitée à la date de l'entrée en vigueur de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34 (Loi);

ATTENDU que la demande doit maintenant être étudiée par l'Office national des transports (Office) en vertu des dispositions du paragraphe 160(7) de la Loi;

ATTENDU que l'Office a convoqué une audience publique concernant la demande, le 24 mai 1988, à Castlegar, en Colombie-Britannique.

APRÈS étude des délibérations, des documents au dossier et des témoignages présentés avant et pendant l'audience, et conformément au rapport du président, l'honorable Erik Nielsen, du 27 juin 1988,

L'OFFICE, PAR LES PRÉSENTES :

1. Accepte les conclusions et les recommandations du rapport pour les motifs qui y sont énoncés;

2. Détermine que le montant des pertes réelles subies concernant la ligne pour les années 1984 à 1986 est tel qu'énoncé dans le rapport;

3. Détermine que la ligne est actuellement non rentable;

4. Détermine qu'il y a des motifs de croire que la ligne puisse devenir rentable dans un avenir prévisible;

5. Détermine que l'exploitation de la ligne est nécessaire dans l'intérêt public;

6. Ordonne que le demandeur continue l'exploitation de la ligne;

7. Ordonne que la demande soit réexaminée par l'Office au plus tard deux ans suivant la date du présent arrêté;

8. Ordonne que le demandeur dépose auprès de l'Office un rapport détaillé tous les trois mois à partir de la date du présent arrêté indiquant les moyens utilisés par le demandeur afin de promouvoir ses services auprès des expéditeurs actuels et futurs situés dans la région de la ligne.

application on the date on which the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34, (Act) came into force;

WHEREAS the application must now be considered by the National Transportation Agency (Agency) by virtue of the provisions of subsection 160(7) of the Act; and

WHEREAS the Agency convened a public hearing into the application beginning on May 24th, 1988, in Castlegar, British Columbia.

UPON consideration of the proceedings, the documentation on file and the evidence presented before and during the hearing, and in compliance with the Report of the Chairman, the Honourable Erik Nielsen, dated June 27, 1988,

THE AGENCY HEREBY:

1. Adopts the findings and recommendations of the Report for the reasons set out therein.

2. Determines that the amount of actual losses in respect of the branch line for the years 1984 to 1986 are as stated in the attached Report.

3. Determines that the branch line is uneconomic at the present time.

4. Determines that there is a reasonable probability of the branch line becoming economic in the foreseeable future.

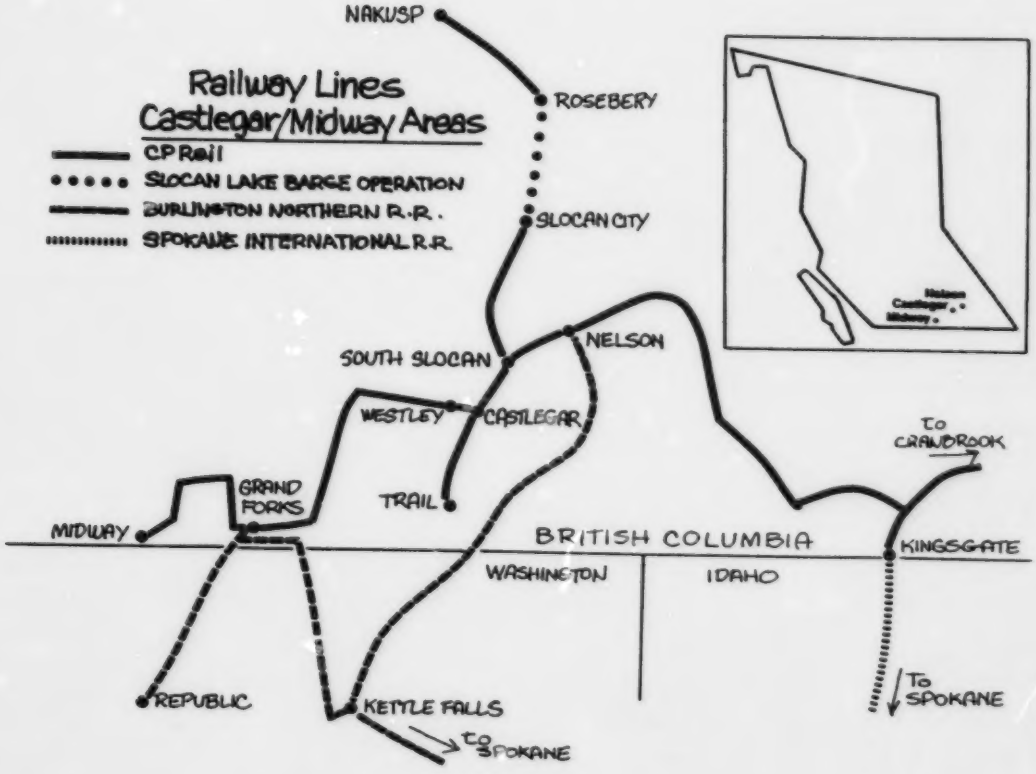
5. Determines that the operation of the branch line is required in the public interest.

6. Orders that the applicant shall not abandon the operation of the branch line.

7. Orders that the application shall be reconsidered by the Agency no later than two years from the date of this Order.

8. Orders that the applicant shall hereinafter submit a detailed report to the Agency every three months from the date of this Order concerning the efforts made by the applicant to market its services to existing and potential shippers in the area of the branch line.

APPENDICE A **APPENDIX A**



APPENDICE B

COMPARANTS

M^me^ P. Hassard, avocate, Office national des transports

M. N.D. Mullins et M^me^ G. MacDonald, avocats, Canadien Pacifique Ltée

M^me^ N. Austin, avocate, Joint Alliance of Railway Unions

M. C. D'Arcy, député, circonscription de Rossland-Trail

M. H. Ropertz, au nom du Gouvernement de la Colombie-Britannique

M. W. Strookoff, au nom de l'Honorable Rita M. Johnston, ministre d'État pour la Province de Colombie-Britannique

M. T. Barry, au nom de M. B. Brisco, député de Kootenay West

M. L. Kristiansen, au nom du Nouveau parti démocratique du Canada

M. B. Hatton, au nom du Village de Midway

Son Honneur J. McMynn, maire de Midway

M. W. Brash et M. M. Kruysse, au nom du district régional de Kootenay Boundary

M. G. Sherbinin, au nom de George Sherbinin Lumber Ltd. et S & O Sawmills Ltd.

M. R. Hamersley, au nom de Ruho Industries Ltd.

M^me^ K.L. Anderson, M. A. Friesen et M. L. Zwick, au nom de Pope and Talbot Ltd.

M. B. Welch, M. L. Davidson, M. P. Verigin et M. M. Castling, au nom de Canpar Industries Ltd.

M. J. Lockett, au nom de Bradford Enercon Inc.

APPENDIX B

APPEARANCES

Ms. P. Hassard, Counsel for the National Transportation Agency

Mr. N. D. Mullins and *Ms. N. Gail MacDonald*, Counsel for Canadian Pacific Ltd.

Ms. N. Austin, Counsel for the Joint Alliance of Railway Unions

Mr. C. D'Arcy, MLA for the Constituency of Rossland-Trail

Mr. H. Ropertz, For the Government of British Columbia

Mr. W. Strookoff, For the Honourable Rita M. Johnston, Minister of State for the Province of British Columbia

Mr. T. Barry, For *Mr. B. Brisco*, MP for Kootenay West

M. L. Kristiansen, For the New Democratic Party of Canada

Mr. B. Hatton and *His Worship J. McMynn*, Mayor of Midway, For the Village of Midway

Mr. W. Brash and *Mr. M. Kruysse*, For the Regional District of Kootenay Boundary

Mr. G. Sherbinin, For George Sherbinin Lumber Ltd. and S & O Sawmills Ltd.

Mr. R. Hamersley, For Ruho Industries Ltd.

Ms. K.L. Anderson, Mr. A. Friesen and *Mr. L. Zwick*, For Pope and Talbot Ltd.

Mr. B. Welch, Mr. L. Davidson, Mr. P. Verigin and *Mr. M. Castling*, For Canpar Industries Ltd.

Mr. J. Lockett, For Bradford Enercon Inc.

Mr. J. Meade, For Boundary Transportation

M. J. Meade, au nom de Boundary Transportation

M^me A. Glanville, au nom du School District No. 12, Grand Forks

Son Honneur Y. Sugimoto, maire de Grand Forks, au nom de la Municipalité de Grand Forks

Son Honneur A. Hennig, maire de Greenwood, Au nom de la Municipalité de Greenwood

M^me J. Lloyd, au nom de la Grand Forks Chamber of Commerce

TÉMOINS

M. H.M. Biden, directeur général, Marketing et ventes, CP, Vancouver

M. M.L. Aberdeen, surintendant, division de Revelstoke, CP

M. G.J. Ewenson, ingénieur divisionnaire, division de Revelstoke, CP

M. D. Ekbote, directeur, Recherche et analyse des prix de revient, CP

M. R.G. Griswold, représentant des ventes, Systèmes intermodaux, CP

M. J.F. McGrath, représentant en marketing, Groupe des produits forestiers, CP

M. J.R. Milloy, directeur du marketing, Groupe des produits forestiers, CP

M. D.F. Heron, directeur, Rationalisation du réseau, CP

M. J.M. Stoa, coordonnateur de trains, Northern Railroad

M. G. Kennedy, président général, Fraternité des préposés à l'entretien des voies, région du Pacifique

M. L.O. Shillaci, président, B.C. Legislative Board, Travailleurs unis des transports

M. J.C. Robertson, président local, Union des employés des transports et des communications

Mrs. A. Glanville, For School District No. 12, Grand Forks

Mr. N. W. Areshenkoff, For Himself

His Worship Y. Sugimoto, Mayor of Grand Forks, For the City of Grand Forks

His Worship A. Hennig, Mayor of Greenwood, For the City of Greenwood

Ms. J. Lloyd, For the Grand Forks Chamber of Commerce

WITNESSES

Mr. H.M. Biden, General Manager of Marketing and Sales for CP, Vancouver

Mr. M.L. Aberdeen, Superintendent, Revelstoke Division, CP

Mr. G.J. Ewenson, Division Engineer, Revelstoke Division, CP

Mr. D. Ekbote, Director of Cost Research and Analysis, CP

Mr. R.G. Griswold, Sales Representative for Intermodal Freight Systems, CP

Mr. J.F. McGrath, Marketing Representative, Forest Products Group, CP

Mr. J.R. Milloy, Director of Marketing, Forest Products, CP Rail

Mr. D.F. Heron, Director of Plant Rationalization, CP

Mr. J.M. Stoa, Trainmaster, Burlington Northern Railroad

Mr. G. Kennedy, General Chairman, Brotherhood of Maintenance of Way, Pacific Region

Mr. L.O. Shillaci, Chairperson, B.C. Legislative Board, United Transportation Union

Mr. J.C. Robertson, Local Chairman, Transportation Communications Union

MÉMOIRES REÇUS PAR L'OFFICE	WRITTEN SUBMISSIONS RECEIVED BY THE AGENCY
Corporation of the City of Nelson	Corporation of the City of Nelson
M. J.L. Hewitt, député de Boundary-Similkamen	*Mr. J. L. Hewitt*, MLA, Boundary-Similkamen
M. F. King, député de Okianagan-Similkamem	*Mr. Fred King*, MP Okanagan-Similkamen
M. H. Dirks, député de Nelson-Creston	*Mr. Howard Dirks*, MLA, Nelson-Creston
Ville de Creston	Town of Creston
M^me^ M. Collins, député de Capilano	*Ms. M. Collins*, MP Capilano
Grand Forks Stock Breeders Association	Grand Forks Stock Breeders Association
Union of Spiritual Communities of Christ	Union of Spiritual Communities of Christ
Pacific Abrasives and Supply, Inc.	Pacific Abrasives and Supply, Inc.
International Reload Systems	International Reload Systems
Regional District of Central Kootenay	Regional District of Central Kootenay
Travailleurs unis des transports	United Transportation Union
Ministre des Transports et de la Voirie, province de la Colombie-Britannique	Minister of Highways and Transportation, Province of British Columbia
FCCFA, Division du Canada	BRAC Canadian Division
Procureur général de la Colombie-Britannique	Attorney General of British Columbia
Fondation canadienne pour la protection du patrimoine	Heritage Canada Foundation
Chambre de Commerce de la Colombie-Britannique	*Mr. L. Benjamin*, MP Regina-West
M. L. Benjamin, député de Regina-West	British Columbia Chamber of Commerce
M. H.G. Mayson, Nakusp, en Colombie-ritannique	*Mr. H.G. Mayson*, Nakusp, in British Columbia
Municipalité de Castlegar	City of Castlegar
Municipalité de Trail	City of Trail
Le Très Hhonorable J.N. Turner	Right Honourable *J. N. Turner*
Municipalité de Rossland	City of Rossland
Son Honneur A.L. Moore, maire de Castlegar	*Her Worship A. L. Moore*, Mayor of Castlegar

M. G. Doeksen, Montrose, en Colombie-Britannique

Maire de Montrose, en Colombie-Britannique

Mr. G. Doeksen, Montrose, in British Columbia

Mayor of Montrose, British Columbia

APPENDICE C

C.P. - 17

TABLEAU III
ANALYSE DU POINT MORT

		1987	Prévisions	Y compris les prévisions les plus optimistes de CanPar	Y compris les prévisions les plus optimistes de CanPar's P
Produits du transport de wagons complets ($)	(a)	4 012 279	3 656 804	7 415 161	11 675 923
Frais hors ligne ($)	(b)	2 444 945	2 789 062	5 848 152	9 026 019
Contribution ($)	(c)=(a)-(b)	1 567 334	867 742	1 567 009	2 649 904
Wagons complets	(d)	2 209	815	1 353	3 152
Contribution /wagon complet ($)	(e)=(c)/(d)	710	1 065	1 158	841
Frais de ligne ($)	(f)	2 559 315	2 033 957	2 236 783	2 915 006
Produits divers ($)	(g)	10 033	10 033	10 033	10 033
Frais de ligne nets ($)	(h)=(f)-(g)	2 549 282	2 023 924	2 226 750	2 904 973
Point mort (wagons complets)	(i)=(h)/(e)	3 591	1 900	1 923	3 455
Wagons complets qui manquent pour atteindre le point mort	(j)=(i)-(d)	1 382	1 085	570	303
Hausse de tarif nécessaire, au volume actuel, pour atteindre le point mort (%)	(k)=[(h+b)/(a)]-1#100	25	32	9	2

****

APPENDIX C

C.P. - 17

TABLE III
BREAK EVEN ANALYSIS

		1987	Projected	Including CanPar's most optimistic forecast	Including CanPar's P most optimistic forecast
Carload Revenue($)	(a)	4,012,279	3,656,804	7,415,161	11,675,923
Off-line Cost($)	(b)	2,444,945	2,789,062	5,848,152	9,026,019
Contribution($)	(c)=(a)-(b)	1,567,334	867,742	1,567,009	2,649,904
Carloads	(d)	2,209	815	1,353	3,152
Contribution /Carload($)	(e)=(c)/(d)	710	1,065	1,158	841
Online Costs($)	(f)	2,559,315	2,033,957	2,236,783	2,915,006
Misc.Revenues($)	(g)	10,033	10,033	10,033	10,033
On-line net costs($)	(h)=(f)-(g)	2,549,282	2,023,924	2,226,750	2,904,973
Break even carloads	(i)=(h)/(e)	3,591	1,900	1,923	3,455
Additional carloads Required to break even	(j)=(i)-(d)	1,382	1,085	570	303
% Rate increase required at present volume to break even	(k)=[(h+b)/(a)]-1#100	25	32	9	2

****

Relative à la demande présentée par le Canadien Pacifique Limitée en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Carleton Place entre Nepean (point milliaire 9,0) et Carleton Place (point milliaire 28,1), soit une distance totale de 19,1 milles, dans la province de l'Ontario.

RÉPERTORIÉ : CANADIEN PACIFIQUE LTÉE - SUBDIV. CARLETON PLACE (RE)

Membres : Edward Weinberg et Keith Penner
Arrêté nº : 1988-R-1248
Date de l'arrêté : le 29 décembre 1988
Décision nº : 505-R-1988
Date de la décision : le 29 décembre 1988
Dossier nº : 39309-68

Transport ferroviaire - Abandon - Interventions - Service de voyageurs - Service de transport de marchandises - Obligation de l'Office d'entendre la demande d'abandon - Processus distinct régissant les demandes d'abandon de services de voyageurs

À la suite de l'ordonnance nº R-38191 du CTCF de la CCT en date du 3 juin 1985 prévoyant le maintien de la subdivision Carleton Place, l'Office a tenu à réexaminer la demande du CP en vertu des pars. 171(5) et 171(6) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987).

Plusieurs intervenants se sont opposés à la demande du CP, craignant l'abandon des services de voyageurs desservies par VIA, et n'ont mentionné aucunement les activités du CP.

Décision : L'Office a ordonné au CP d'abandonner l'exploitation de la subdivision Carleton Place dans le délai prévue à l'al. 168(1)*a)* de la LNT 1987.

L'Office a déterminé que l'embranchement n'était pas rentable et qu'en l'absence de trafic depuis 1987, rien ne lui indiquait que la subdivision deviendrait rentable dans un avenir prévisible. L'Office n'a reçu aucun mémoire s'opposant au projet d'abandon des activités de transport de marchandises du CP.

L'Office a indiqué que seule VIA avait la responsabilité du service de voyageurs et que la *Loi sur les chemins de fer* ainsi que la LNT 1987 contiennent des dispositions spéciales régissant l'examen d'une demande d'abandon de services de voyageurs.

In the matter of the application by Canadian Pacific Limited for authority to abandon the operation of the Carleton Place Subdivision between Nepean (Mileage 9.0) and Carleton Place (Mileage 28.1), a total distance of 19.1 miles in the Province of Ontario.

INDEXED AS: CANADIAN PACIFIC LTD. - CARLETON PLACE SUBDIV. (RE)

Members: Edward Weinberg and Keith Penner
Order No.: 1988-R-1248
Date of Order: December 29, 1988
Decision No.: 505-R-1988
Date of Decision: December 29, 1988
File No.: 39309.68

Railway transportation - Abandonment - Interventions - Passenger services - Freight services - Agency's obligation to process the abandonment application - Separate procedure for passenger service abandonment

Following CTC-RTC Order No. R-38191 dated June 3, 1985 which ordered CP to continue the operation of the Carleton Place Subdivision, the Agency has decided to reconsider CP's application pursuant to subs. 171(5) and 171(6) of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987).

Several intervenors expressed their opposition to CP's application; they were afraid that VIA's passenger services would be abandoned. They did not mention CP's activities.

Decision: The Agency ordered CP to abandon the operation of the Carleton Place Subdivision within the time limits governed by para. 168(1)*(a)* of the NTA, 1987.

The Agency considered that the line was uneconomic; and traffic had declined to nothing as of 1987, there was no evidence of the line becoming economic in the foreseeable future. The Agency did not receive any submissions of opposition to the abandonment of the CP freight operations.

The Agency indicated that VIA alone, and not CP, has the responsibility for passenger rail services and that the *Railway Act* and the NTA, 1987 contain special provisions which control the consideration of applications for the abandonment of passenger rail services.

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Ordonnance du CTCF de la CCT nº R-38191, datée du 3 juin 1985

Ordonnance du CTCF de la CCT nº R-9675, datée du 2 septembre 1970

Ordonnance de la Commission des transports du Canada nº 125356, datée du 24 août 1967.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, art. 157, 161, 163, 164, 165(1), 168(1)*a)*, 171(5), 171(6)

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1985, ch. R-3, art. 253

Règlement sur le calcul des frais ferroviaires, DORS/80-310

DÉCISION

Historique de la demande

Le 27 avril 1981, le Canadien Pacifique Limitée (CP) a déposé une demande auprès de la Commission canadienne des transports (CCT), conformément à l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1985, ch. R-3, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Carleton Place, depuis Nepean (point milliaire 9,0) jusqu'à Carleton Place (point milliaire 28,1), soit une distance totale de 19,1 milles dans la province de l'Ontario.

Le 3 juin 1985, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT a pris l'ordonnance nº R-38191 prévoyant le maintien de l'exploitation de l'embranchement.

Cette demande n'a pas été réexaminée au cours des trois dernières années. Étant donné l'entrée en vigueur, le 1er janvier 1988, de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34 (ci-après la LNT 1987), la demande doit maintenant être réexaminée, en vertu des paragraphes 171(5) et 171(6) de la LNT 1987.

Historique de la ligne

Une voie ferrée reliant Ottawa à Carleton Place a été construite par la Canada Central Railway Company, puis ouverte à la circulation en 1870; elle

CTC and NTA Decisions and Orders cited

CTC-RTC Order No. R-38191, dated June 3, 1985

CTC-RTC Order No. R-9675, dated September 2, 1970

Board of Transport Commissioners for Canada, Order No. 125356, dated August 24, 1967

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 157, 161, 163, 164, 165(1), 168(1)*(a)*, 171(5), 171(6)

Railway Act, R.S.C. 1985, c. R-3, s. 253

Railway Costing Regulations, SOR/80-310

DECISION

History of the Application

On April 27, 1981 Canadian Pacific Limited (CP) applied, pursuant to section 253 of the *Railway Act*, R.S.C. 1985, c. R-3, to the Canadian Transport Commission (CTC) for authority to abandon the operation of the Carleton Place Subdivision from Nepean (Mileage 9.0) to Carleton Place (Mileage 28.1), a total distance of 19.1 miles, in the Province of Ontario.

On June 3, 1985 the Railway Transport Committee (RTC) of the CTC issued Order No. R-38191 which ordered that the operation of the line was to be continued.

This application has not been reconsidered in the past three years. With the proclamation January 1, 1988 of the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34. (NTA, 1987) this application must now be reconsidered, pursuant to sections 171(5) and 171(6) of the NTA, 1987.

History of the Line

A track from Ottawa to Carleton Place was built by the Canada Central Railway Company, opened to traffic in 1870 and became part of the

est devenue partie intégrante du réseau du Canadien Pacifique lorsque cette compagnie a pris le contrôle de la Canada Central Railway Company en 1881.

En 1967, la Commission des transports a ordonné, au moyen de l'ordonnance n° 125356, l'abandon de l'exploitation du tronçon situé entre les points milliaires 1,4 et 8,1. En 1970, le CTCF de la CCT a pris l'ordonnance n° R-9675 prévoyant l'abandon de l'exploitation du tronçon situé entre les points milliaires 0,84 et 1,4.

Emplacement de la ligne

Une carte de la région est annexée. La subdivision Carleton Place est située à l'ouest d'Ottawa, en Ontario. Elle prend naissance à Bells Junction, au point milliaire 7,5, dans la banlieue d'Ottawa nommée Nepean, et s'étend en direction ouest jusqu'à un point situé près de Carleton Place (p.m. 28,1) où elle rejoint la subdivision Chalk River du CP. Les gares de l'embranchement sont celles de Stittsville, Ashton et Carleton Place.

État de la voie

En général, on peut dire que la voie est en bon état. Elle se compose de rails de 100 livres, dont environ 18,7 milles ont été laminés et posés en 1975. Les autres rails ont été laminés en 1929 et posés en 1930. Les traverses, en bois mou traité, sont dans un état passable. Le ballast est constitué de pierre concassée. L'écoulement des eaux est considéré comme adéquat.

La vitesse de circulation permise est limitée à 75 milles à l'heure pour les trains de voyageurs et 45 milles à l'heure pour les trains de marchandises.

Service offert sur l'embranchement

VIA Rail Canada Inc. (VIA) exploite un service quotidien de trains de voyageurs sur cette subdivision. Celle-ci fait partie du trajet transcontinental du « Canadien » de VIA. Ce train s'arrête une fois par jour à Ottawa et à Carleton Place en direction ouest et en direction est.

Par contre, le service de trains de marchandises est uniquement offert « au besoin » en raison de l'absence de demande.

Canadian Pacific system when CP took over the Canada Central Railway Company in 1881.

The track between mile points 1.4 and 8.1 was ordered abandoned in 1967 by the Board of Transport Commissioners Order No. 125356; trackage from mile point 0.84 to 1.4 was abandoned in 1970 by Order No. R-9675 of the RTC of the CTC.

Location of the line

A map of the area is attached. The Carleton Place Subdivision is located in and to the west of Ottawa, Ontario. The subdivision commences at Bells Junction at mile 7.5 in the Ottawa suburb of Nepean and runs westward to a point near Carleton Place, (Mileage 28.1) where it connects with the CP Chalk River Subdivision. The stations located on the line are Stittsville, Ashton and Carleton Place.

Condition of the track

Generally, the track can be described as in good condition. All of the rail is 100 lbs type of which approximately 18.7 miles were rolled and laid in 1975. The remainder of the rail was rolled in 1929 and laid in 1930. The ties are treated softwood and are in fair condition. The ballast is crushed rock. The drainage is regarded as adequate.

The permissible speed is restricted to a maximum of 75 miles per hour for passenger trains and 45 miles per hour for freight train operations.

Services on the Branch Line

VIA Rail Canada Inc. (VIA) operates a passenger train service daily on this Subdivision. Its train "The Canadian" uses this branch line as part of its transcontinental route. The train has scheduled stops once each day westbound and eastbound at Ottawa and Carleton Place.

In contrast, freight train service is only available "as and when required" due to the absence of demand for this service.

Trafic de wagons complets

Comme le tableau qui suit le montre, le trafic par wagons complets a été à peu près nul au cours des quatre dernières années.

Subdivision Carleton Place
(Nombre total de wagons complets par année)

Année	Reçu	Expédié	Total
1984	22	0	22
1985	2	0	2
1986	2	0	2
1987	0	0	0

Pertes réelles

S'il y a opposition à une demande d'abandon en vertu de l'article 161, l'Office détermine le montant des pertes réelles attribuables à l'embranchement visé et en fait donner avis public, conformément à l'article 163 de la LNT 1987. L'Office a publié un avis de ces pertes réelles le 12 décembre 1988.

Les pertes réelles calculées par l'Office pour les années 1985 à 1987 selon le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et l'article 157 de la LNT 1987, s'établissent comme suit :

Année	Dépenses totales $	Recettes $	Pertes réelles $
1985*	304 161	6 301	297 860
1986*	489 918	5 609	484 309
1987*	241 063	1 649	239 414

* Selon un mémoire préliminaire de la demanderesse

Autres services de transport

Les routes provinciales n^{os} 5, 7, 15 et 417 fournissent un accès à la région de la subdivision dans l'axe est-ouest. La route provinciale n^{o} 29, dans l'axe nord-sud, croise la route n^{o} 7 près de Carleton Place. Aucune restriction au transport de marchandises n'est habituellement imposée sur ces routes, sauf lorsqu'elles doivent être fermées temporairement parce qu'elles sont trop enneigées.

Carload Traffic

Carload traffic has been nearly non-existent over the past four years, as the next table illustrates.

Carleton Place Subdivision
(Total Annual Carloads)

Year	In	Out	Total
1984	22	0	22
1985	2	0	2
1986	2	0	2
1987	0	0	0

Actual Losses

Where an application is opposed under section 161, the Agency in accordance with section 163 of the NTA, 1987 must issue a statement of the actual loss incurred in respect of the subject branch line operation. The Agency issued this statement December 12, 1988.

The actual losses as determined by the Agency, pursuant to the provisions of the *Railway Costing Regulations* and section 157 of the NTA, 1987 for the years 1985 through 1987 are shown in the following table.

Year	Total Costs $	Revenues $	Actual Losses $
1985*	304,161	6,301	297,860
1986*	489,918	5,609	484,309
1987*	241,063	1,649	239,414

* based on a preliminary submission by the Applicant.

Alternative Transportation Facilities

Provincial Highway Nos. 5, 7, 15 and 417 provide east-west access in the area of the Subdivision. Provincial Highway No. 29 runs in a north-south direction intersecting with Highway No. 7 near Carleton Place. These highways normally have no freight restrictions other than temporary interruptions caused by snow conditions.

De nombreuses compagnies de transport par camion détiennent des permis pour desservir cette région.

Un service de transport de marchandises par chemin de fer est également offert à Carleton Place via la subdivision Chalk River du CP. Dans le cas de Stittsville, on peut avoir accès à un autre service ferroviaire via la ligne du CP à Carleton Place ou par les voies du CN et du CP à Nepean.

Oppositions au projet d'abandon

Le 7 octobre 1988 a été déposé un avis de réexamen invitant les parties intéressées à présenter un mémoire. En réponse à cet avis, sept personnes ont écrit à l'Office.

M. P. Knowles, ingénieur municipal pour Carleton Place, a déposé deux lettres dans lesquelles cette municipalité fait état de son opposition au projet. Celle-ci repose sur l'importance de la liaison ferroviaire avec Ottawa pour la municipalité. De plus, cette dernière propose que le CP examine la possibilité de mettre sur pied un service de navette à l'intention des voyageurs.

G. Brown, secrétaire de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, a déposé une lettre indiquant que le conseil régional ne s'oppose pas à la demande du CP, mais a bien indiqué que cette position neutre ne serait maintenue que si VIA conserve le service de voyageurs « Canadien » dans la région d'Ottawa-Carleton et si l'Office accorde à la municipalité régionale un droit de premier refus à l'égard de l'emprise du CP au cas où celui-ci souhaiterait s'en départir.

M. N. McCallum, représentant du ministère des Transports de l'Ontario, a indiqué dans sa lettre que le gouvernement de l'Ontario ne s'oppose pas au projet d'abandon du CP à condition que VIA ait toutes les chances d'évaluer ses besoins ainsi que les solutions de rechange possibles, y compris l'acquisition de l'embranchement.

M. J. D. Houston d'Almonte a informé l'Office que cette municipalité appuie l'opposition de Carleton Place au projet. Il n'a toutefois indiqué aucune raison pour cet appui.

M^me^ Y.L. Robert, trésorière de la Ville de Beckwith, a uniquement souligné que le CP pourrait

There are many trucking firms licensed to serve this area.

Alternative rail freight service for Carleton Place is available in Carleton Place via the CP Chalk River Subdivision. Alternative rail service for Stittsville is available via the CP line in Carleton Place or through both CN and CP tracks in Nepean.

Opposition to the Proposed Abandonment

A Notice of reconsideration was issued October 7, 1988, inviting submissions from interested parties. Seven people wrote the Agency in reply to this notice.

Mr. P. Knowles, Town Engineer for Carleton Place, submitted two letters whereby the Town registered its opposition. The opposition was based on the belief that rail service between Ottawa and Carleton Place was important to the Town. Further, the Town suggested that CP investigate the feasibility of setting up a commuter passenger train service.

G. Brown, Clerk for the Regional Municipality of Ottawa-Carleton, wrote to advise that the regional council does not oppose CP's application but qualified this neutral position as being dependent upon VIA maintaining its "Canadian" passenger service to the Region of Ottawa-Carleton and that the Agency extend to this regional municipality the right of first refusal should CP wish to dispose of the right-of-way.

Mr. N. McCallum, representing the Ontario Ministry of Transportation, stated in his letter that the Government of Ontario has no opposition to the CP abandonment provided that VIA had full opportunity to assess its needs and possible alternatives including the acquisition of the branch line.

Mr. J. D. Houston of Almonte informed the Agency that Almonte was supporting the Town of Carleton Place's opposition to the proposed abandonment, but stated no reason.

Ms. Y. L. Robert, Treasurer for the Town of Beckwith, suggested only that CP may wish to

vouloir examiner s'il est possible de mettre sur pied un service de navette ferroviaire entre Ottawa et Carleton Place. Elle n'a pas indiqué si la Ville de Beckwith s'oppose ou non à la demande.

M. P. Dick, député de Lanark-Renfrew-Carleton, a écrit pour indiquer qu'il s'oppose à la demande d'abandon déposée par le CP en expliquant qu'à son avis, tous les intéressés devraient avant tout se préoccuper de maintenir le service de voyageurs actuel sur la ligne.

M. R. J. Timmers a déposé une lettre à titre de représentant de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies. Il a souligné que la Fraternité s'oppose à la demande du CP parce que l'abandon de la subdivision en cause pourrait se répercuter sur le service de voyageurs et que si l'on souhaite éviter une telle situation, il faut soutenir que l'embranchement est requis dans l'intérêt public. Il a également demandé la tenue d'une audience publique si l'Office « recevait des avis d'opposition de nombreux groupes ».

Le 12 décembre 1988, l'Office a publié un avis fournissant le détail des pertes réelles attribuables à l'exploitation de l'embranchement par le CP et a invité les intéressés à présenter leurs observations sur la question. Aucune réponse n'a été reçue.

Points considérés

Plusieurs intervenants se sont opposés à la demande du CP en raison des activités de VIA sur l'embranchement visé. La plupart de ces personnes s'opposaient, dans leur mémoire, à l'abandon des services de voyageurs et ne mentionnaient aucunement les activités du CP. Le CP limite sa demande à l'autorisation d'abandonner uniquement son exploitation de l'embranchement visé. Il est à préciser que seule VIA a la responsabilité du service de voyageurs. De plus, la *Loi sur les chemins de fer* et la LNT 1987 contiennent des dispositions régissant l'examen d'une demande d'abandon de services de voyageurs. L'examen d'une telle demande nécessiterait, de la part de l'Office, un processus distinct de l'examen en cours.

La décision de l'Office dans cette affaire doit porter uniquement sur la demande du CP, et il est important de reconnaître, dans cette affaire, que l'Office n'a reçu aucun mémoire s'opposant au

investigate the feasibility of establishing a commuter train operation from Ottawa to Carleton Place. She did not state whether or not Beckwith was opposed to the application.

Mr. P. Dick, M.P. Lanark-Renfrew-Carleton, wrote to state his opposition to the CP application to abandon operations, stating as grounds that the main concern of everyone involved should be to ensure that the present passenger service is maintained on the existing track.

Mr. R. J. Timmers wrote as representative for the Brotherhood of Maintenance of Way Employees. He stated that the Brotherhood opposes the CP application because the abandonment might affect the passenger train service and to avoid this impact they believe the branch line is required in the public interest. He also requested a public hearing if the Agency first "received a number of groups opposed to this application."

On December 12, 1988, the Agency issued a notice of actual loss due to CP operations on the branch line and invited comments in the matter. No replies were submitted.

Matters Considered

The existence of VIA operations on this branch line has resulted in several interveners coming forward to oppose the CP application. The majority of these submissions opposed the abandonment of passenger services and did not mention the CP operation. The CP application is limited to a request for authorization to abandon only its operations along the branch line in question. It should be emphasized that VIA alone, and not CP, has responsibility for passenger rail services. Further, the *Railway Act* and the NTA, 1987 contain provisions which control the consideration of applications for the abandonment of passenger rail services. This would be done when required through an Agency process separate from the one in progress here.

The Agency decision herein must deal only with the matter of the CP application, and in this matter it is important to recognize that the Agency has not received any submissions of opposition to the

projet d'abandon des activités de transport de marchandises du CP. Il est également à noter qu'il existe, dans la région, d'autres services de transport, ainsi que des transporteurs et des installations qui pourront servir à répondre aux futurs besoins non prévus des expéditeurs.

Conclusions

Aux termes de l'article 164 de la LNT 1987, l'Office est tenu tout d'abord de décider si l'embranchement est rentable et, s'il ne l'est pas, de déterminer s'il y a des motifs de croire qu'il puisse le devenir dans un avenir prévisible.

L'Office a déterminé, d'après les faits dont il dispose, que l'embranchement n'est pas rentable. L'exploitation de ce dernier a occasionné, au cours des dernières années, des pertes importantes qui dépassent, en moyenne, de beaucoup le quart de million de dollars par année. De plus, le trafic est inexistant depuis 1987 et rien n'indique un renversement possible de cette tendance à l'avenir, et encore moins une augmentation du trafic de marchandises générateur d'un niveau de recettes qui permettrait de rendre l'embranchement rentable dans un avenir prévisible. Par conséquent, l'Office détermine que l'embranchement n'est pas rentable et qu'il n'y a aucun motif de croire qu'il pourra le devenir dans un avenir prévisible.

Donc, aux termes du paragraphe 165(1) de la LNT 1987, l'Office doit conclure que l'exploitation de la subdivision Carleton Place, depuis Nepean (p.m. 9,0) jusqu'à Carleton Place (p.m. 28,1), doit être abandonnée.

L'article 168 de la LNT 1987 prévoit les délais dans lesquels l'Office doit ordonner l'abandon de l'exploitation d'un embranchement. L'alinéa 168(1)*a)* s'applique aux cas où un service de voyageurs est également exploité sur l'embranchement visé; cet alinéa prévoit ce qui suit :

« (1) L'Office fixe, pour l'arrêté d'abandon prévu par les articles 162, 165, 166 ou 175 :

a) la date postérieure d'un an à celle de l'arrêté, si VIA Rail Canada Inc. exploite un service

abandonment of the CP freight operations. It is also noted that alternative transportation services do exist in the region, as well as carriers and facilities which can be employed to serve the needs of shippers that may arise in the future and which are as yet unforeseen.

Findings

Section 164 of the NTA, 1987 requires the Agency, as its first consideration, to determine if the line is economic or uneconomic and further whether there is a reasonable probability of the branch line becoming economic in the foreseeable future.

The Agency has determined, on the evidence submitted, that the branch line is uneconomic. The branch line has incurred significant losses in recent years; these losses averaged well over a quarter million dollars a year. Further, traffic had declined to nothing as of 1987 and there is no evidence that would indicate any future reversal of this trend much less an increase in revenue generating freight traffic to a point where the line would become economic in the foreseeable future. Thus, the Agency determines that the line is uneconomic and that there is no reasonable probability of the line becoming economic in the foreseeable future.

Accordingly, in compliance with subsection 165(1) of the NTA, 1987, the Agency must conclude that the operation of the Carleton Place Subdivision from Nepean (Mileage 9.0) to Carleton Place (Mileage 28.1), must be abandoned.

Section 168 of the NTA, 1987 governs the time limits within which the Agency must order the abandonment of the operation of a branch line. Paragraph 168(1)*(a)* applies in cases where a passenger service also exists on the branch line; it states as follows:

(1) Where the Agency makes an order under section 162, 165, 166 or 175 for the abandonment of the operation of a branch line or segment thereof, it shall fix

a) the date that is one year after the date of the order as the date for the abandonment, where

voyageurs sur l'embranchement ou le tronçon, ou si celui-ci est désigné dans un programme, approuvé par le gouverneur en conseil, de développement ou d'expansion de ce service comme nécessaire à la réalisation de ce programme. »

L'Office détermine que le Canadien Pacifique Limitée doit être autorisée à abandonner l'exploitation de la subdivision Carleton Place douze (12) mois après la date de l'arrêté donnant effet à la présente décision. L'arrêté approprié sera pris.

ARRÊTÉ

ATTENDU que la Commission canadienne des transports (Commission) a reçu la demande le 27 avril 1981;

ATTENDU que l'abandon de l'exploitation de l'embranchement a été ordonné pour la dernière fois par la Commission par l'ordonnance n° R-38191 du Comité des transports par chemin de fer le 3 juin 1985;

ATTENDU que le 1er janvier 1988, date à laquelle la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34 (LNT 1987) est entrée en vigueur, plus de trois ans s'étaient écoulés depuis le dernier réexamen de la demande par la Commission;

ATTENDU que la demande doit maintenant être réexaminée par l'Office national des transports (Office) selon les paragraphes 171(5) et 171(6) de la LNT 1987;

ATTENDU que le 7 octobre 1988, l'Office a publié un avis dans lequel il a dit réexaminer la demande et a invité les intéressés à présenter des mémoires sur la question;

ATTENDU que le 12 décembre 1988, l'Office a fait connaître les pertes réelles subies dans le cadre de l'exploitation de l'embranchement et a invité les intéressés à présenter d'autres mémoires sur la question;

ATTENDU que l'Office a reçu des oppositions au projet d'abandon de l'embranchement avant le 12 décembre 1988, lesquelles sont réputées être des déclarations en opposition à l'abandon en vertu de

VIA Rail Canada Inc. operates a passenger service on the branch line or segment or the branch line or segment is identified in a plan of VIA Rail Canada Inc., approved by the Governor in Council, for the proposed development or expansion of its passenger service as being required for the implementation of the plan; ...

The Agency determines that Canadian Pacific Limited must be authorized to abandon its operation of the Carleton Place Subdivision twelve (12) months from the date of an order to this effect. An Order will issue accordingly.

ORDER

WHEREAS the application was received by the Canadian Transport Commission (Commission) on April 27, 1981;

WHEREAS the operation of the branch line was last ordered continued by the Commission by Railway Transport Committee Order No. R-38191 on June 3, 1985;

WHEREAS on January 1, 1988, the date on which the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34, (NTA, 1987) came into force, more than three years had elapsed since the Commission last reconsidered the application;

WHEREAS the application must now be reconsidered by the National Transportation Agency (Agency) by virtue of subsections 171(5) and 171(6) of the NTA, 1987;

WHEREAS on October 7, 1988, the Agency issued a Notice that it was reconsidering the application and invited submissions on the matter;

WHEREAS on December 12, 1988, the Agency reported the actual loss incurred in the operation of the branch line and invited further submissions on the matter;

WHEREAS opposition to the proposed abandonment of the branch line has been received by the Agency before December 12, 1988 and is deemed to be statements opposing the abandonment

l'article 161, et qu'aucune autre opposition n'a été reçue en réponse à l'avis du 12 décembre 1988;

ATTENDU qu'aucune offre d'achat de l'embranchement n'a été présentée en vertu de l'article 174, dans le délai prescrit par l'article 161;

ATTENDU que l'Office a étudié la demande, et conformément à la décision qu'il a rendue.

APRÈS étude des documents versés au dossier au sujet de la demande visée,

L'OFFICE, PAR LES PRÉSENTES :

1. Détermine qu'il n'est pas nécessaire de tenir une audience publique et qu'une décision peut être rendue à la lumière des renseignements se trouvant au dossier.

2. Détermine que l'embranchement n'est pas rentable et qu'il n'y a aucun motif raisonnable de croire qu'il le deviendra dans un avenir prévisible.

L'OFFICE ORDONNE PAR LES PRÉSENTES QUE :

1. Conformément au paragraphe 165(1) de la LNT 1987, le demandeur abandonnera l'exploitation de la subdivision Carleton Place entre Nepean (point milliaire 9,0) et Carleton Place (point milliaire 28,1), soit une distance totale de 19,1 milles, dans la province de l'Ontario, dans les douze (12) mois de la date du présent arrêté.

2. Le demandeur informera l'Office par écrit des dates auxquelles :

   i) l'exploitation de la subdivision Carleton Place a été abandonnée;

   ii) la voie et les autres installations ont été enlevées.

under section 161 and no opposition was received in response to the Notice of December 12, 1988;

WHEREAS no offer to purchase the branch line has been made pursuant to section 174 within the period prescribed in section 161; and

WHEREAS the Agency has considered the application and in accordance with the Decision of the Agency.

UPON consideration of all material on file related to the subject application.

THE AGENCY HEREBY:

1. Determines that a Public Hearing is not necessary and the Decision can be made on the information received and on file.

2. Determines that the branch line is uneconomic and that there is no reasonable probability of its becoming economic in the foreseeable future.

THE AGENCY HEREBY ORDERS THAT:

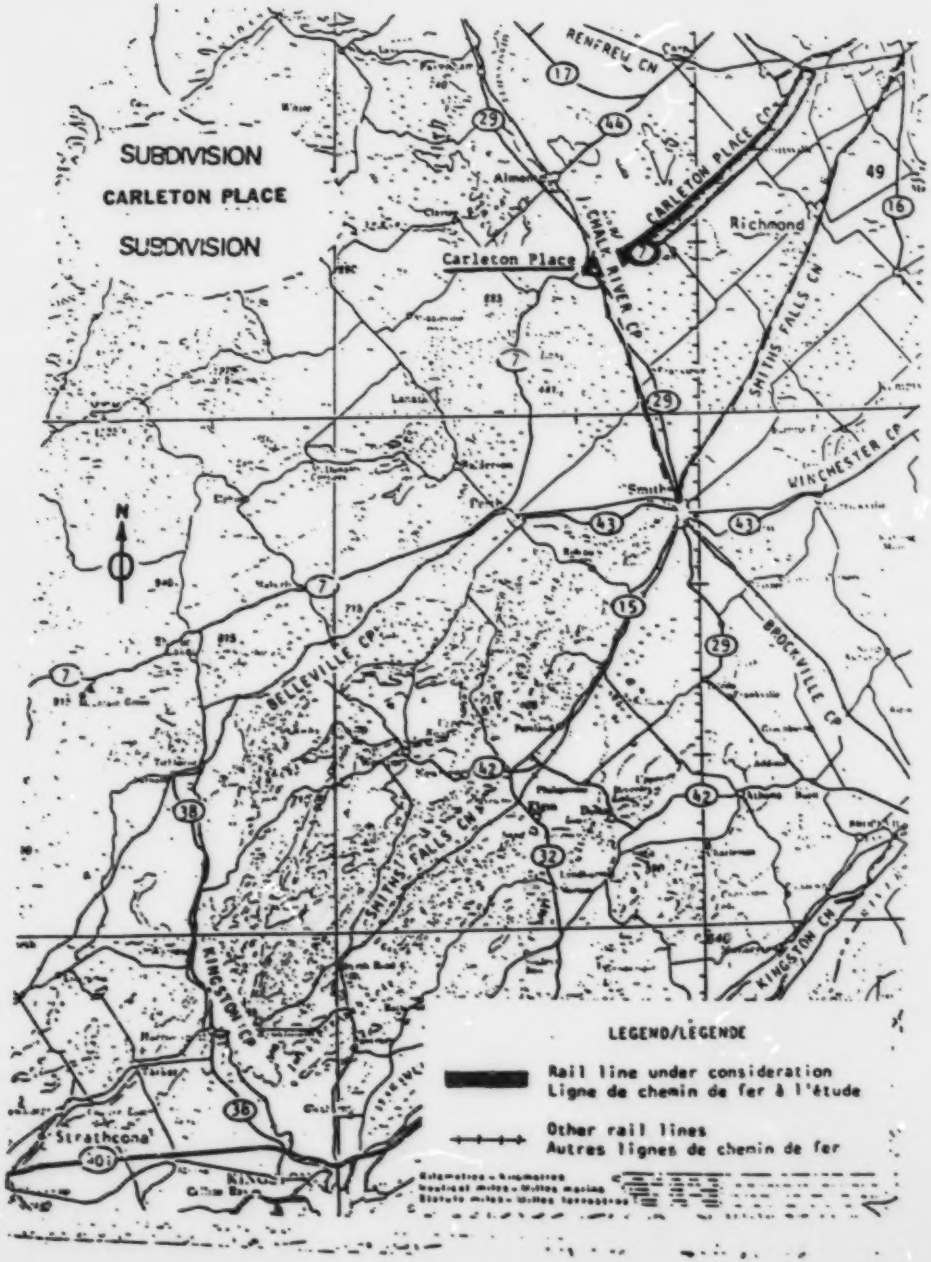
1. In compliance with subsection 165(1) of the NTA, 1987, the Applicant shall abandon the operation of the Carleton Place Subidvision between Nepean (mileage 9.0) and Carleton Place (mileage 28.1), a total distance of 19.1 miles in the Province of Ontario, twelve (12) months from the date of this Order.

2. The Applicant shall advise the Agency in writing of the dates upon which:

   i) the operation of the Carleton Place Subdivision has been abandoned;

   ii) the trackage and other facilities were removed.

APPENDICE **APPENDIX**



LOI SUR LE PILOTAGE

PILOTAGE ACT

Relative au projet de tarif des droits de pilotage publié par l'Administration de pilotage de l'Atlantique, le 17 octobre 1987, dans la partie I de la *Gazette du Canada*, pp. 4066-4073; et aux avis d'opposition déposés par la Halifax-Dartmouth Port Development Commission, le Strait of Canso Marine Advisory Committee, Les Pétroles Irving Ltée, Kent Line Ltd., Atlantic Towing Ltd. et le Halifax Board of Trade.

RÉPERTORIÉ : ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE (RE)

Membres : Edmund J. O'Brien et Edward Weinberg
Décision nº : 394-W-1988
Date de la décision : le 26 octobre 1988
Dossier nº : W2641.2

Droits de pilotage - Augmentation - Administration de pilotage de l'Atlantique - Enquête - Exploitation économique et efficace - Droits équitables et raisonnables - Coûts réels - Autofinancement des opérations - Tarifs - Paramètres de sécurité - Préjudiciable à l'intérêt public

Conformément au par. 23(1) de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) publiait, en date du 17 octobre 1987, un avis public d'augmentation des droits de pilotage. À la suite de diverses oppositions, la CCT, en vertu de l'article 81 de l'ancienne *Loi nationale sur les transports* (LNT 1967), avait demandé qu'on enquête sur les aspects économiques, financiers et opérationnels se rapportant à ce projet. Par la suite, l'affaire avait été confiée à l'Office.

L'enquêteur chargé de l'affaire a soumis son rapport à l'Office le 18 février 1988.

Décision : L'Office a conclu que l'augmentation globale de 4 p. 100 du tarif des droits de pilotage proposée par l'APA nuirait à l'intérêt public.

Selon l'Office, l'art. 23 de la *Loi sur le pilotage* lui confie le devoir d'enquêter dans le but de déterminer si des tarifs proposés nuiraient à « l'intérêt public » selon la définition qu'en donne l'art. 3 de la LNT 1967. Il est de plus tenu de déterminer, entre autres, si les droits proposés sont « équitables et raisonnables » (en vertu du par. 22(3) de la *Loi sur le pilotage*), c'est-à-dire que le tarif proposé doit être tel que seuls les « coûts réels », directement attribuables à une exploitation « économique » et

In the matter of the proposed tariff of pilotage charges published by the Atlantic Pilotage Authority in the *Canada Gazette* Part I of October 17, 1987, pages 4066-4073; and the notices of objection filed by the Halifax-Dartmouth Port Development Commission; the Strait of Canso Marine Advisory Committee; Irving Oil Limited, Kent Line Limited and Atlantic Towing Limited; and the Halifax Board of Trade.

INDEXED AS: ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY (RE)

Members: Edmund J. O'Brien and Edward Weinberg
Decision No.: 394-W-1988
Date of Decision: October 26, 1988
File No.: W2641.2

Pilotage charges - Increase - Atlantic Pilotage Authority - Inquiry - Economic and efficient operation - Fair and reasonable charges - Real costs - Self-sustaining financial basis - Tariff - Safety parameters - Prejudicial to the public interest

In accordance with subs. 23(1) of the *Pilotage Act*, the Atlantic Pilotage Authority (APA) gave public notice on October 17, 1987 regarding proposed pilotage charge increases. Following several objections, the CTC proceeded with an inquiry under s. 81 of the former *National Transportation Act* (NTA, 1967) into the economic, financial and operational matters which appeared relevant to the proposed tariff. The case was then transferred to the Agency.

The Inquiry Officer submitted his report to the Agency on February 18, 1988.

Decision: The Agency concluded that the proposed four per cent across-the-board increase in the APA's tariff of pilotage charges were prejudicial to the public interest.

According to the Agency, s. 23 of the *Pilotage Act* entrusts it with the duty to investigate whether proposed charges are prejudicial to the "public interest" as defined in s. 3 of the NTA 1967. The Agency is also required to determine, inter alia, whether the proposed charges are "fair and reasonable" (according to subs. 22(3) of the *Pilotage Act*); that is, only "real costs" directly attributable to an "economic" and "efficient" service may be recovered from the users. The statutory obligation of the APA to operate

« efficace », peuvent être chargés à l'usager. L'obligation légale de l'APA de fonctionner de manière à « permettre l'autofinancement de ses opérations » signifie que ses dépenses ne doivent pas dépasser ses recettes.

En résumé, l'enquête a révélé que la productivité des pilotes était faible et que leur rémunération était élevée par rapport au travail accompli. Par conséquent, l'Office fut d'avis que l'APA pouvait atteindre le seuil de rentabilité en réduisant les coûts plutôt qu'en augmentant les taux.

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Ordonnance de la CCT n° W-335, datée du 1er décembre 1987

Lois, règlements et règles cités

Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique, C.R.C., vol. XIII, ch. 1264

Règles générales de la Commission canadienne des transports, DORS/83-448, art. 10(3)

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, ch. N-17, arts. 3, 81

Loi sur le pilotage, S.C. 1970-71-72, ch. 52, arts. 12, 22(3), 23(2)

N.D.L.R. : Le rapport et les observations qui se rapportent à la présente décision peuvent être consultés à l'administration centrale de l'ONT. Pour plus d'information, communiquer avec le Secrétariat.

DÉCISION

En application du paragraphe 23(1) de la *Loi sur le pilotage*, S.C. 1970-71-72, ch. 52, l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA ou Administration) a donné avis dans la *Gazette du Canada*, partie I, du 17 octobre 1987 d'une proposition de modification au *Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique*. Il s'agit d'une augmentation générale de 4 p. 100 des droits de pilotage pour les voyages et déplacements dans les eaux de pilotage obligatoire du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi que des droits supplémentaires et des droits divers de pilotage communs aux zones de pilotage.

on a "self-sustaining financial basis" means that its expenses must not exceed its revenues.

In summary, the investigation revealed that pilot productivity was low and pilot remuneration was high relative to the work performed. Consequently, the Agency was of the opinion that the APA could achieve a break-even financial position by reducing costs instead of raising rates.

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

CTC Order No. W-335, dated December 1, 1987

Statutes, Regulations and Rules Cited

Atlantic Pilotage Tariff Regulations, C.R.C., Vol. XIII, c. 1264

General Rules of the Canadian Transport Commission, SOR/83-448, s. 10(3)

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 3, 81

Pilotage Act, S.C. 1970-71-72, c. 52, ss. 12, 22(3), 23(2)

Editor's Notes: The report and comments received on this decision may be consulted at NTA headquarters. For information, contact the Secretariat.

DECISION

Pursuant to subsection 23(1) of the *Pilotage Act*, S.C. 1970-71-72, c. 52, the Atlantic Pilotage Authority (APA or the Authority) gave public notice in the *Canada Gazette* Part I on October 17, 1987 of a proposed amendment to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations*. The proposal raises by 4 per cent across-the-board the charges for trips and movages in the compulsory pilotage waters of New Brunswick, Newfoundland, Nova Scotia and Prince Edward Island, together with the supplementary pilotage charges and the miscellaneous pilotage charges common to pilotage areas.

Du 10 au 16 novembre 1987, quatre avis d'opposition ont été déposés en vertu du paragraphe 23(2) de la *Loi sur le pilotage* par les parties ci-après :

1. La Halifax-Dartmouth Port Development Commission (HDPDC);
2. Le Strait of Canso Marine Advisory Committee (SOCMAC);
3. Les Pétroles Irving Ltée, Kent Line Limited et Atlantic Towing Limited (regroupés sous l'appellation Kent);
4. Le Halifax Board of Trade (HBOT).

En outre, des avis d'intervention en opposition à la proposition d'augmentation du tarif ont été déposés par les parties ci-après :

1. La Stora Forest Industries (SFI);
2. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique (CTPA);
3. La Halifax Shipping Association (HSA);
4. La Saint-John Port Development Commission (SJPDC);
5. La Georgia-Pacific Corporation (GPC);
6. La Fédération maritime du Canada (FMC);
7. La Dominion Marine Association (DMA).

L'affaire a commencé sous le prédécesseur de l'Office, la Commission canadienne des transports. Celle-ci avait, par l'ordonnance n° W-335 du 1er décembre 1987, enjoint à l'APA de produire et de déposer, au plus tard le 17 décembre 1987, certains renseignements, détails et documents concernant le fonctionnement et la gestion de l'Administration.

La Commission avait également procédé à une enquête en vertu de l'article 81 de l'ancienne *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, ch. N-17, à titre d'étude préliminaire de la proposition et des avis d'opposition. L'enquête était censée fournir des éléments permettant de juger s'il serait nécessaire de tenir des audiences publiques ou s'il serait possible d'écarter les objections et de rendre une décision.

La Commission a donc nommé un enquêteur, M. David Saarty, le 23 décembre 1987. Celui-ci

Four notices of objection to the proposed amendment were filed by the following parties during the period from November 10 to 16, 1987, in accordance with subsection 23(2) of the *Pilotage Act*:

1. Halifax-Dartmouth Port Development Commission (HDPDC);
2. Strait of Canso Marine Advisory Committee (SOCMAC);
3. Irving Oil Limited, Kent Line Limited and Atlantic Towing Limited (jointly referred to as Kent); and
4. Halifax Board of Trade (HBOT).

In addition, interventions in opposition to the proposed tariff increase were filed by:

1. Stora Forest Industries (SFI);
2. Atlantic Provinces Transportation Commission (APTC);
3. Halifax Shipping Association (HSA);
4. Saint John Port Development Commission (SJPDC);
5. Georgia - Pacific Corporation (GPC);
6. The Shipping Federation of Canada (SFC); and
7. Dominion Marine Association (DMA).

The case started under the Agency's predecessor, the Canadian Transport Commission. The Commission issued Order No. W-335 dated December 1, 1987 directing the APA to produce and file by December 17, 1987, certain information, particulars and documents relating to the operation and administration of the Authority.

The Commission also proceeded with an inquiry under section 81 of the former *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, C. N-17, as a preliminary investigation of the proposed tariff and of the objections. The investigation was seen as providing a basis for determining the need to hold public hearings or whether it would be possible to dispose of the objections and make a decision on the matter.

Accordingly, the Commission appointed David Saarty the Inquiry Officer in this case on

avait pour mandat d'enquêter sur les aspects économiques, financiers et opérationnels qui semblent se rapporter à la proposition d'augmentation de tarif, puis de présenter son rapport au plus tard le 18 février 1988. L'enquêteur a tenu une réunion avec les parties enregistrées le 21 janvier 1988 à Halifax, puis présenté son rapport à la date prévue.

Le rapport a été communiqué aux parties enregistrées conformément au paragraphe 10(3) des *Règles générales de la Commission canadienne des transports*. L'affaire a par la suite été confiée à l'Office. Les parties ont été invitées à faire connaître leurs observations concernant le rapport au plus tard le 31 mars 1988. À la demande de l'APA, cette échéance a été reportée au 15 avril 1988. Toutes les parties, sauf la GPC, ont fait connaître leurs observations.

La *Loi sur le pilotage* accorde à l'Administration un monopole dont les objectifs sont, selon l'article 12, de fournir « (...) pour la sécurité de la navigation un service de pilotage efficace dans la région (...) ». Pour ce qui est de la gestion de ses finances, l'Administration a le devoir, selon le paragraphe 22(3), de prescrire des tarifs de droits de pilotage « équitables et raisonnables » et de conduire sa gestion de façon à « (...) permettre le financement autonome de ses opérations ».

Pour contrebalancer le pouvoir économique de l'Administration et protéger l'intérêt public, l'article 23 de la *Loi sur le pilotage* confie à l'Office, lorsqu'il y a opposition à un projet de tarif de droits de pilotage, le devoir de faire enquête dans le but de déterminer si le tarif proposé nuit à « l'intérêt public » selon la définition qu'en donne l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*. Une fois l'enquête terminée, celle-ci pouvant inclure des audiences publiques, l'Office a l'obligation de faire à l'Administration une recommandation à laquelle elle sera tenue de se conformer concernant le projet de tarif et les avis d'opposition qui s'y rapportent. L'Office doit également fournir immédiatement un exemplaire de sa recommandation au ministre des Transports.

Dans le cadre d'une telle enquête, l'Office est tenu de déterminer, entre autres, si les coûts de l'Administration sont l'effet d'une exploitation « économique » et « efficace » et si les droits proposés sont « équitables et raisonnables ». Des

December 23, 1987. The Inquiry Officer was directed to make an inquiry into the economic, financial and operational matters which appear relevant to the proposed tariff and to submit a report thereon by no later than February 18, 1988. The Inquiry Officer held a meeting with the parties of record in Halifax on January 21, 1988 and submitted his report on the due date.

The report was sent to the parties of record, pursuant to subsection 10(3) of the *General Rules of the Canadian Transport Commission*. The case was then transferred from the Commission to the Agency. The parties were invited to submit their comments on the report no later than March 31, 1988. Upon a request from the APA, the deadline for submission of comments was extended to April 15, 1988. Comments were received from all parties, except GPC.

The *Pilotage Act* grants the Authority a monopoly with the objectives of providing "in the interests of safety an efficient pilotage service within the region" (section 12). In the conduct of its financial affairs, the Authority has a requirement to prescribe "fair and reasonable" tariffs of pilotage charges and to operate on a "self-sustaining financial basis" (subsection 22(3)).

To counter-balance the Authority's market power and to safeguard the public interest, section 23 of the *Pilotage Act* entrusts the Agency, upon objection to a proposed tariff of pilotage charges by any interested person, with the duty to investigate whether the proposed charge is prejudicial to the "public interest" as defined in section 3 of the *National Transportation Act*. After making the investigation, which may include the holding of public hearings, the Agency has the obligation to make a binding recommendation to the Authority concerning the proposed charges and the objections thereto. The Agency must also file a copy of the recommendation with the Minister of Transport forthwith.

In such an investigation, the Agency is required to determine, inter alia, whether the Authority's costs result from an "economic" and "efficient" operation and whether the proposed charge is "fair and reasonable". Earlier decisions on pilotage cases

décisions antérieures portant sur des affaires de pilotage ont déterminé que pour être « équitable et raisonnable », dans le cadre du concept de financement par l'usager, le tarif doit être tel que seuls les « coûts réels » directement attribuables à une exploitation « économique » et « efficace » peuvent être imputés à l'usager. L'obligation légale de l'Administration de fonctionner de manière à « permettre le financement autonome de ses opérations » signifie que ses dépenses ne doivent pas dépasser ses recettes.

ruled that for a tariff to be "fair and reasonable" under the user pay concept, only "real costs" directly attributable to an "economic" and "efficient" service may be recovered from the users. The statutory obligation of the Authority to operate on a "self-sustaining financial basis" means that its expenses must not exceed its revenues.

Le rapport de l'enquêteur traite des questions soulevées par les opposants sous quatre rubriques : 1) les résultats financiers et la rentabilité; 2) la répartition des dépenses générales d'administration; 3) l'interfinancement des ports; 4) la disparité des prix. Selon la méthode adoptée, on a d'abord fait enquête sur la rentabilité dans une mesure suffisante pour aboutir à une conclusion justifiée concernant l'augmentation du tarif; puis, on a abordé d'autres questions dans la mesure qu'autorisait le temps imparti. Il n'a pas été possible de régler les autres questions dans le seul cadre d'un examen de l'augmentation du tarif.

The report of the Inquiry Officer dealt with the issues raised by the objectors under four major topics: (1) financial results and cost efficiency; (2) allocation of administrative overhead expenses; (3) cross-subsidization among ports; and (4) discrimination in pricing. Under the approach adopted, cost efficiency was first investigated to a sufficient degree to reach a substantiated finding on the tariff increase and second, other issues were examined to the extent possible within the time available. Resolution of the other issues was not possible solely within the context of a review of the tariff increase.

Le rapport indique que si l'on appliquait l'augmentation de 4 p. 100 pendant toute l'année 1988, on percevrait des recettes supplémentaires d'environ 255 000 dollars, ce qui représenterait un bénéfice de 29 000 dollars. Cela signifie que l'Administration a besoin d'environ 226 000 dollars pour être rentable en 1988. Le coût d'un pilote de classe « A » était de 70 200 dollars en 1987. L'enquête a révélé que la productivité des pilotes est faible et que leur rémunération est élevée par rapport au travail fourni. Les conclusions du rapport indiquent que l'APA peut atteindre le seuil de rentabilité en réduisant les coûts plutôt qu'en augmentant les taux. On pourrait par exemple réduire le nombre de pilotes et accroître leur productivité dans une mesure raisonnable sans compromettre la sécurité de la navigation ou retarder les navires.

The report showed that the 4 per cent tariff increase, if implemented for the full year 1988, would generate around $255,000 in additional revenue and would result in $29,000 profit. This means the Authority requires about $226,000 in order to break-even in 1988. The cost of a Class "A" pilot was $70,200 in 1987. The investigation revealed that pilot productivity is low and pilot remuneration is high relative to the work performed. The report's findings indicate that the APA can achieve a break-even financial position by reducing costs instead of raising rates. One of the ways this can be achieved is by reducing pilot numbers and increasing pilot productivity without adverse effects on safety of navigation or delay to ships.

Le rapport conclut que la proposition d'augmentation générale du tarif de 4 p. 100 nuirait à l'intérêt public et ne recommande pas son application.

The report concluded that the proposed 4 per cent across-the-board tariff increase is prejudicial to the public interest and recommended against its implementation.

Dans ses observations relatives au rapport, l'APA se dit en profond désaccord avec la conclusion et la recommandation de l'enquêteur, et

In its comments on the report, the APA strongly disagreed with the conclusion and recommendation of the Inquiry Officer and

demande à l'Office d'approuver la proposition d'augmentation du tarif. Pour l'essentiel, l'Administration soutient que le rapport laisse beaucoup à désirer et que ses conclusions sont fondées sur de fausses prémisses et déficientes parce que le rapport a) fait une distinction entre questions opérationnelles et sécurité et b) réduit les affectations de pilotage à une moyenne annuelle par pilote.

requested the Agency to approve the proposed rate increase. The Authority essentially argued that the report is significantly deficient and the conclusions are based on false premises and flawed because the report: (a) separates operational matters from safety; and (b) reduces pilotage assignments to a yearly average per pilot.

Il est peu aisé à l'Office d'être en accord avec l'Administration sur les deux points qui précèdent. Premièrement, le rapport a bien établi une distinction entre a) les « questions » de politique et de sécurité opposant l'Administration et les parties, et qui excèdent le champ de l'enquête selon les termes de son mandat, et b) les « paramètres » de sécurité des aspects économiques, financiers et opérationnels examinés, qui entrent dans le champ d'enquête au sens où l'on doit tenir compte de ces « paramètres » sans les modifier d'aucune manière.

The Agency finds it difficult to agree with the Authority on the foregoing two points. On the first point, the report made a distinction between: (a) policy and safety "issues" in dispute between the Authority and the parties which fall outside the purview of the inquiry in accordance with its terms of reference; and (b) safety "parameters" of the economic, financial and operational matters under investigation which fall within the purview of the inquiry in the sense that the safety "parameters" must be taken into account and not altered in any way.

En d'autres termes, depuis le début de cette enquête, l'enquêteur a précisé les limites dans lesquelles les questions à l'ordre du jour pouvaient être abordées sans répercussions sur la sécurité. Par exemple, si le volume de travail des pilotes est inférieur à un taux de productivité raisonnable pouvant être fixé dans les limites des paramètres de sécurité des règles de travail, il devrait être possible d'accroître la productivité des pilotes jusqu'à ce niveau sans compromettre la sécurité. On peut trouver un autre exemple dans le rapport, où l'APA prouve que les sept jours de repos n'ont rien à voir avec les questions de sécurité parce que la prévention de la fatigue des pilotes est prévue dans les règles de travail sur une base quotidienne. Il s'agit là de quelques-uns des paramètres de sécurité à l'intérieur desquels les questions d'ordre économique et opérationnel ont été traitées dans le rapport, et nulle part dans le rapport ces paramètres de sécurité ont-ils été modifiés de quelque manière.

In other words, from the outset of this investigation, the Inquiry Officer identified the limits within which the issues at hand may be handled without impacting on safety. For example, if pilot workload is below a reasonable level of pilot productivity which may be established within the safety parameters of the working rules, then improving pilot productivity up to this reasonable level should not have any implications on safety. Another example appears on the top of page 30 of the report where the APA gave evidence to the effect that the seven days of rest are unrelated to safety considerations because prevention of pilot fatigue is taken care of in the working rules on a 24-hour basis. These are some of the safety parameters within which the economic and operational issues were handled in the report and nowhere in the report were these safety parameters modified in any way.

La distinction précédente entre les questions de sécurité et les paramètres de sécurité des questions d'ordre économique et opérationnel devient évidente lorsqu'on compare le paragraphe 4.0 avec les paragraphes 4.2.30 et 4.2.35 du rapport.

The foregoing distinction between safety issues and safety parameters of economic and operational issues becomes evident when comparing paragraph 4.0 with paragraphs 4.2.30 and 4.2.35 of the report.

Pour ce qui est du deuxième point soulevé par l'Administration, l'Office est d'avis que la réduction

As regards the second point raised by the Authority, the Agency is of the view that reducing

des affectations de pilotage à une moyenne annuelle par pilote est une méthode acceptable de mesure et d'analyse de la productivité des pilotes.

Les observations communiquées par les quatre opposants et les six intervenants appuient, explicitement ou implicitement, les conclusions et la recommandation du rapport. L'un des opposants, le SOCMAC, soutient la recommandation « avec certaines réserves ». Certaines des parties ont insisté pour que l'on adopte sans tarder soit le rapport, soit ses conclusions, soit sa recommandation. Deux des opposants, la HDPDC et Kent, estiment « qu'il n'y aurait rien à gagner à tenir d'autres audiences publiques sur la question ». Cependant, huit des parties, notamment les quatres opposants, demandent à l'Office de procéder à une autre enquête ou étude pour effectuer un examen complet des opérations de l'APA et s'attaquer aux diverses questions que le rapport a laissées sans réponse.

La Guilde de la marine marchande du Canada (GMMC), l'agent de négociation de tous les pilotes employés, a communiqué ses observations relativement au rapport de l'enquêteur et a demandé à l'Office de les accepter. Cependant, les observations ont été soumises trop tard et n'ont pas été transmises aux parties enregistrées tel que prescrit par les *Règles générales de l'Office national des transports*.

Conclusions

L'Office a étudié avec soin le dossier de cette enquête, pesé tous les éléments de preuve et, après avoir reçu et examiné le rapport de l'enquêteur et les mémoires de l'Administration, des opposants et des intervenants sur le rapport, conclut qu'on lui a exposé des motifs prouvant que l'augmentation globale de 4 p. 100 du tarif des droits de pilotage proposée par l'APA nuirait à l'intérêt public.

L'Administration n'a pas réussi à fournir suffisamment d'éléments de preuve pour modifier la recommandation de l'enquêteur. La principale raison pour la conclusion de l'Office est que l'Administration a la possibilité de réduire ses coûts au lieu d'augmenter ses taux pour atteindre le seuil de rentabilité en 1988. L'Administration jouit des pouvoirs nécessaires en vertu des articles 7, 15 et 23 de sa convention collective avec la Guilde de la

pilotage assignments to a yearly average per pilot is an acceptable means to measure and analyze pilot productivity.

The comments received from the four objectors and six interveners support, explicitly or implicitly, the findings and recommendation of the report. The SOCMAC, one of the objectors, supports the recommendation with "guarded reservations". Some of the parties urged adoption of either the report or the findings or the recommendation without delay. Two of the objectors, HDPDC and Kent, consider "Nothing further would be gained from additional hearings on this matter". However, eight parties (including the four objectors) requested the Agency to initiate another inquiry or review, to conduct a complete investigation into the APA's operations and address the several questions left unanswered in the present report.

The Canadian Merchant Service Guild (CMSG), the bargaining agent for all employee pilots, filed comments on the report and requested the Agency to accept them. However, the comments were late and not copied to the parties of record as required by the *National Transportation Agency General Rules*. Therefore, the Agency cannot accept them.

Conclusions

The Agency, having carefully reviewed the record of this investigation, weighed all the evidence and, after having received and considered the report of the Inquiry Officer and the submissions of the Authority, the objectors and the interveners on the report, concludes that there are grounds before it which demonstrate that the proposed 4 per cent across-the-board increase in the APA's tariff of pilotage charges is prejudicial to the public interest.

The Authority has failed to provide sufficient evidence to alter the recommendation of the Inquiry Officer's report. The main reason for the Agency's finding is that the Authority can reduce costs instead of raising rates in order to break-even in 1988. The Authority has the managerial discretion under articles 7, 15 and 23 of its collective agreement with the Canadian Merchant Service Guild to take certain economic measures to fulfill

marine marchande du Canada pour prendre certaines mesures économiques lui permettant de remplir son mandat aux termes de la *Loi sur le pilotage* sans avoir à renégocier la convention collective. L'Office accepte le rapport de l'enquêteur.

L'Office s'entend avec la Halifax-Dartmouth Port Development Commission et Kent qu'il n'est pas nécessaire de tenir d'audiences publiques sur la question de la proposition d'augmentation de tarif proprement dite.

L'Office a examiné la demande présentée par huit des parties enregistrées selon laquelle il devrait procéder à une autre enquête ou étude des diverses autres questions laissées en suspens dans le rapport actuel. L'Office admet que le rapport a soulevé de graves questions concernant le caractère équitable et raisonnable de certaines des dépenses encourues par l'Administration dans le cadre de sa compétence. Cependant, une autre enquête sur la question demanderait beaucoup de temps et maintiendrait l'APA dans un climat d'incertitude quant à la structure et aux taux de son tarif.

Recommandation à l'Administration

L'Office recommande à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de ne pas appliquer la modification proposée au *Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique*, énoncée dans la *Gazette du Canada*, partie I, du 17 octobre 1987, étant donné que cette mesure serait contraire à l'intérêt public.

its mandate under the *Pilotage Act* without re-opening the collective agreement. The Agency accepts the report of the Inquiry Officer.

The Agency concurs with the Halifax-Dartmouth Port Development Commission and Kent that there is no need to hold public hearings on the question of the proposed tariff increase itself.

The Agency has considered the request made by eight parties of record for the Agency to initiate another inquiry or review to address the several issues left unresolved in the present report. The Agency acknowledges that the report raised serious questions regarding fairness and reasonableness of some of the costs incurred by the Authority and that it is a duty of the Agency to investigate those matters within its purview. However, further investigation of the matter would be time-consuming and would continue to leave the APA in a climate of uncertainty with respect to its tariff structure and level.

Recommendation to the Authority

The Agency recommends to the Atlantic Pilotage Authority not to proceed with implementation of the proposed amendment to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations* as published in the *Canada Gazette* Part I of October 17, 1987, as such implementation would be contrary to the public interest.

LOI SUR LES CHEMINS DE FER

RAILWAY ACT

Relative à une demande présentée par VIA Rail Canada Inc. en date du 27 novembre 1987, en vertu de l'article 134 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, ch. R-2, et de l'article 47 de l'ancienne *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, ch. N-17, en vue d'amener l'ancienne administration, soit la Commission canadienne des transports, à accorder à VIA Rail Canada Inc. la possession, l'usage et la jouissance d'une partie de l'installation d'entretien de Canadien Pacifique Limitée à Victoria, en C.-B.;

Relative au paragraphe 272(3) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34, qui exige qu'une demande faite à l'ancienne administration la veille de la date d'entrée en vigueur dudit article 272 soit reprise et maintenue devant l'Office.

In the matter of an application by VIA Rail Canada Inc., dated November 27, 1987, filed pursuant to section 134 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2 and section 47 of the former *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17 requesting that the former authority, the Canadian Transport Commission, grant VIA Rail Canada Inc. the possession, use and enjoyment of a portion of Canadian Pacific Limited's railway maintenance facility at Victoria, B.C.; and

In the matter of subsection 272(3) of the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34 which requires that an application, before the former authority on the day prior to the coming into force of section 272, shall be taken up and continued before the Agency.

RÉPERTORIÉ : VIA RAIL CANADA INC. (RE)

Membres : Honorable Erik Nielsen (Président) et Edward Weinberg
Décision n° : 177-R-1988
Date de la décision : le 25 juillet 1988
Dossier n° : DR 87-2001

Transport ferroviaire - Installation d'entretien ferroviaire - Service de voyageurs - Compétence de l'Office - Interprétation de « transport » - Obligations du transporteur public - Objectif de la politique gouvernementale - Responsabilités communes - Valeur comptable nette - Juste valeur marchande - Niveau du service

INDEXED AS: VIA RAIL CANADA INC. (RE)

Members: Honourable Erik Nielsen (Chairman) and Edward Weinberg
Decision No.: 177-R-1988
Date of Decision: July 25, 1988
File No.: DR 87-2001

Railway transportation - Railway maintenance facilities - Passenger services - Jurisdiction of the Agency - Interpretation of "traffic" - Common carrier obligations - Government policy objective - Joint responsibilities - Net book value - Fair market value - Level of service

À la suite d'une décision du CP de réimplanter son installation d'entretien de matériel de marchandises de Victoria à Coquitlam, située dans la partie continentale de la Colombie-Britannique, ne laissant à Victoria que l'entretien du matériel de VIA, et ayant soumis diverses propositions d'entretien et d'achats de terrains et de bâtiments à VIA, cette dernière aurait demandé à la CCT de lui accorder la possession, l'usage et la jouissance des installations d'entretien du CP à Victoria. VIA aurait besoin de ces installations afin de remplir son obligation de fournir un service ferroviaire de voyageurs dans l'île de Vancouver.

Following CP's decision to relocate its freight maintenance operations from Victoria to Coquitlam (located on British Columbia mainland), leaving the servicing of VIA as the only remaining activity taking place at Victoria, and having set forth various maintenance, land and facilities purchasing proposals to VIA, VIA applied to the CTC for authority to grant it the possession, use and enjoyment of CP's railway maintenance facility at Victoria, facilities which are required to fulfill its obligation to provide rail passenger service on Vancouver Island.

À l'appui de sa demande, VIA a allégué qu'aux termes d'un protocole d'entente, d'un accord d'exploitation conclu entre le CP et VIA, de dispositions légales (art. 134 de la *Loi sur les chemins de fer*) et d'ordonnances rendues par le CTCF, VIA et le CP sont obligés de fournir un service ferroviaire de voyageurs approprié et suffisant.

In support of its application, VIA submitted that under the terms of the Memorandum of Understanding, an Operating Agreement between CP and VIA, statutory provisions (s. 134 of the *Railway Act*) and RTC Orders, VIA and CP are required to provide suitable and adequate rail passenger service.

En réponse à la demande, le CP a affirmé que les installations étaient trop vastes et qu'il n'en avait pas besoin pour entretenir seulement les deux autorails diesel de VIA. Selon le CP, en vertu de l'accord d'exploitation, l'entretien peut être effectué par le CP à l'endroit ou aux endroits appropriés, et non pas nécessairement aux installations actuelles du CP à Victoria. Finalement, le CP a soutenu que l'art. 134 de la *Loi sur les chemins de fer* ne s'applique pas car les installations en question ne sont pas visées par « l'emplacement de la voie, des rails, des têtes de ligne, des gares ou stations ou emplacement de gares ou de stations » et ne prévoit ou ne permet aucune cession de biens.

Décision : L'Office a rejeté la demande de VIA tout en exigeant que le CP maintienne en place, jusqu'au 5 septembre 1988, les installations et le matériel nécessaires pour entretenir les voitures de voyageurs de VIA à Victoria.

Conformément au protocole d'entente signé en 1977, le CN et le CP ont l'obligation, entre autres, d'assurer la maintenance et l'entretien du matériel, des bâtiments et des installations relatifs aux services ferroviaires de voyageurs fournis par VIA. De plus, en vertu de l'accord d'exploitation conclu entre le CP et VIA, le CP aurait convenu d'entretenir le matériel roulant de VIA.

À la suite de l'examen des documents présentés par le CP, l'Office a affirmé qu'il devait fournir la main-d'œuvre, les matériaux, l'équipement et les installations nécessaires pour entretenir le matériel roulant de VIA. Cependant, rien n'indiquait que l'entretien devait avoir lieu à un endroit en particulier. Par conséquent, le projet d'entretien du matériel du CP à Coquitlam devait être envisagé à la lumière des obligations respectives du CP et de VIA et ce, en vertu de l'ancien art. 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, des arts. 144 et 145 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* et de l'ordonnance nº R-38000 du CTCF datée du 29 avril 1985.

Selon l'Office, les diverses propositions d'entretien et d'achats de terrains et de bâtiments soumises à VIA par le CP sont raisonnables en autant que VIA devienne propriétaire des installations en question, sous réserve d'un accord avec le CP au sujet d'un prix d'achat ou de location de terrains à leur juste valeur marchande.

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Ordonnance du CTCF de la CCT nº R-38000, datée du 29 avril 1985

In response to the application, CP submitted that their installations were too large and not required to maintain the only two rail diesel cars of VIA. According to CP, under the Operating Agreement, maintenance of VIA equipment is exclusively carried out by CP at such place or places as are appropriate, not necessarily at the existing CP installation at Victoria. Finally, CP maintained that s. 134 of the *Railway Act* was inapplicable as the installations are not "right-of-way, tracks, terminals, stations or station grounds", and it does not contemplate or permit the transfer of property.

Decision: The Agency denied VIA's application. However, it required CP to maintain the existing facilities and equipment required to service VIA passenger cars at Victoria until September 5, 1988.

In accordance with the Memorandum of Understanding signed in 1977, CN and CP were to provide, among other things, maintenance and servicing of equipment, buildings and facilities used for railway passenger service of VIA. Furthermore, in accordance with the Operating Agreement concluded between CP and VIA, CP was to provide the servicing of rolling stock of VIA.

Following the review of the documentation filed by CP, the Agency confirmed that CP had to provide the labour, materials, equipment and facilities necessary to service VIA's rolling stock. Nevertheless, no qualifications were placed on a location for such servicing. For this reason, the proposed servicing of equipment on the mainland must be considered in the context of the respective obligations of the railway companies and fulfilment of the requirements of the former s. 262 of the *Railway Act*, ss. 144 and 145 of the *National Transportation Act, 1987* and RTC Order No. R-38000, dated April 29, 1985.

According to the Agency, the various maintenance and land and buildings purchasing proposals to VIA by CP were reasonable. Possession of the existing facilities should only be approved subject to agreement to purchase or lease price at fair market value.

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

CTC-RTC Order No R-38000, dated April 29, 1985

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 144, 145, 272(3), 272(7), 329

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, ch. N-17, arts. 47, 59

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2, arts. 2, 134, 262

DÉCISION

Historique

Le 27 novembre 1987, VIA Rail Canada Inc. (le demandeur, VIA) a fait une demande à la Commission canadienne des transports, en vertu de l'article 134 de la *Loi sur les chemins de fer* et de l'article 47 de la *Loi nationale sur les transports*, pour l'amener à lui accorder la possession, l'usage et la jouissance d'une partie de l'installation d'entretien du Canadien Pacifique Limitée (l'intimé, CP) à Victoria, en Colombie-Britannique, dont il a besoin pour continuer à assurer son service voyageurs dans l'île de Vancouver. VIA a indiqué qu'il était disposé à payer au CP un montant correspondant à la valeur comptable nette de ce bien, en guise d'indemnité.

En réponse à une requête de VIA en vertu de l'article 59 de l'ancienne *Loi nationale sur les transports*, l'Office national des transports, dans une lettre du 6 janvier 1988, a ordonné au CP de maintenir en bon état les bâtiments, les installations et le matériel nécessaires pour assurer l'entretien des voitures de voyageurs de VIA à l'installation prévue à cette fin, et permettre ainsi de continuer à fournir le niveau de service actuel en attendant la publication de la présente décision.

Le CP possède et exploite actuellement des installations à Victoria, dans l'île de Vancouver. Celles-ci ont d'abord été construites et utilisées pour l'entretien tant du matériel voyageurs du CP que de son matériel marchandises. À l'été de 1986, le CP a pris la décision de réimplanter son installation d'entretien du matériel marchandises dans la partie continentale de la Colombie-Britannique, notamment à Coquitlam, ce qui ne laissait à Victoria que l'entretien des deux autorails diesel de VIA.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 144, 145, 272(3), 272(7), 329

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 47, 59

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 2, 134, 262

DECISION

Background

On November 27, 1987, VIA Rail Canada Inc. (the Applicant, VIA) made application to the Canadian Transport Commission pursuant to section 134 of the *Railway Act* and section 47 of the *National Transportation Act* requesting that the Commission grant VIA the possession, use and enjoyment of the portion of Canadian Pacific Limited's (the Respondent, CP) railway maintenance facility at Victoria, British Columbia, that VIA required to maintain its passenger service on Vancouver Island. VIA indicated that they were willing to pay CP the net book value of the assets as compensation.

In response to a request by VIA pursuant to section 59 of the former *National Transportation Act*, the National Transportation Agency, by correspondence of January 6, 1988, directed CP to maintain existing buildings, facilities and equipment required to service VIA passenger cars at the maintenance facility and continue to provide the current level of service, pending release of this decision.

CP currently owns and operates facilities at Victoria on Vancouver Island. These facilities were initially built and used for the maintenance of both CP's passenger and freight railway equipment. In the summer of 1986, a decision was made by CP to relocate their freight maintenance operations to the mainland of British Columbia, in particular Coquitlam, leaving the only remaining activity taking place at Victoria the servicing of VIA's two rail diesel cars.

À cette époque, le CP a soumis des propositions diverses à VIA, à savoir :

a) que VIA fasse entretenir son matériel roulant à Coquitlam, car il n'avait besoin que de très peu de réparations en 1986, et que l'entretien journalier soit effectué au moyen d'une voie en palier extérieure;

b) que VIA achète un terrain à l'est de la rue Sainte-Catherine, où l'installation est située, à sa valeur marchande;

c) que le CP loue à VIA deux lots vacants à l'ouest de la rue Sainte-Catherine ainsi que la gare inutilisée actuelle, à un prix de location annuel symbolique, VIA assumant les impôts, les frais d'entretien et d'exploitation, et la seule exigence du CP étant que l'espace nécessaire à un surveillant mobile soit réservé dans ladite gare;

et

d) que VIA achète les biens mentionnés à l'alinéa c) à leur valeur marchande.

Au cours des échanges de vues et de lettres qui ont suivi, VIA a rejeté les propositions du CP. Il a soutenu que l'entretien effectué à Coquitlam réduirait l'efficacité et la rentabilité, entraînerait des pertes de temps, augmenterait les frais et diminuerait par conséquent le niveau de service offert aux voyageurs, ou exigerait l'affectation d'un autorail diesel supplémentaire, qu'il n'avait pas. Toute réimplantation d'installations dans un secteur mutuellement acceptable de l'île devrait être appropriée, sans toutefois augmenter les frais ou présenter des inconvénients. Le CP a fait observer qu'il n'assumerait pas les frais de déplacement des services ou d'implantation d'un nouvel atelier, car le travail ne les justifiait pas. Il continuerait cependant à utiliser l'installation actuelle jusqu'à ce qu'il ait trouvé un meilleur usage à faire de cette dernière, et un emplacement de rechange.

Position de VIA

VIA allègue qu'il a besoin de l'installation d'entretien du CP pour remplir son obligation, en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, de fournir un service ferroviaire voyageurs dans l'île de Vancouver. VIA et le CP se partagent la

At that time, CP set forth various proposals for VIA to consider;

a) that VIA have their rolling stock serviced at Coquitlam as very few repairs were necessary in 1986. They proposed that day-to-day servicing could be accomplished by use of an outdoor flat track.

b) that VIA could purchase land east of Ste. Catherine Street, where the facility is situated, at market value.

c) that CP could lease to VIA two vacant lots west of Ste. Catherine Street and the existing unoccupied railway station, at a "nominal" annual rental fee with VIA paying the taxes, maintenance and services. The only requirement of CP would be space reserved in the station building for one mobile supervisor.

and

d) that VIA purchase option c) at market value.

In the discussions and correspondence exchange which followed, VIA declined the CP proposals. VIA maintained that servicing at Coquitlam would result in inefficiencies, lost time, increased costs and a corresponding reduction in the level of service to passengers, or would require the assignment of an additional rail diesel car to the service, a car which was unavailable. Any relocation of facilities to a mutually acceptable location on the Island would have to be suitable without increased cost or inconvenience. CP noted that they would not absorb the cost of transferring the services or providing a new shop facility, as the work did not justify the investment. They would, however, continue to use the facility until a more effective use of the property was identified and an alternate site located.

Position of VIA

VIA submits that the CP maintenance facility is required to fulfill its obligations under the *Railway Act* to provide rail passenger service on Vancouver Island. The responsibility for the service is shared by VIA and CP. Under the terms of the

responsabilité de ce service. Aux termes du protocole d'entente et de l'accord d'exploitation conclu entre le CP et VIA, et en vertu des dispositions légales, le premier doit permettre au second d'accéder à l'emplacement de la voie, aux rails, aux têtes de ligne, aux gares ou stations et autres biens dont il a besoin. Les ateliers du CP sont conformes à la nature des terrains et des installations envisagés dans l'article 134 de la *Loi sur les chemins de fer*, et indispensables aux activités ferroviaires. L'accord conclu, les dispositions légales et les ordonnances du Comité des transports par chemin de fer obligent VIA et le CP à fournir un service ferroviaire voyageurs approprié et suffisant.

VIA est disposé à payer un montant correspondant à la valeur comptable nette des biens, en guise d'indemnité relative au terrain, au bâtiment, au matériel et aux installations dont il a besoin. Les subventions gouvernementales que le CP a déjà reçues pour la prestation du service, et les paiements actuels de VIA, comprennent une provision pour amortissement des installations en question.

Position du CP

Le CP prétend que ses installations sont trop grandes et qu'il n'en a pas besoin pour entretenir les deux autorails diesel de VIA. Selon les conditions de l'accord d'exploitation, l'entretien du matériel de cette compagnie n'est effectué que par le CP à l'endroit ou aux endroits appropriés, c'est-à-dire qu'il n'a pas nécessairement lieu aux installations actuelles du CP. L'usage de ces installations par VIA, pour l'entretien de son propre matériel, contreviendrait à l'accord d'exploitation.

Le CP soutient que l'article 134 de la *Loi sur les chemins de fer* ne s'applique pas, en l'occurrence, car les installations en question, qui comprennent un atelier de réparation des wagons, un atelier de mécanique et une rotonde, ne sont pas visées par l'expression « de l'emplacement de la voie, des rails, des têtes de ligne, des gares ou stations ou emplacements de gares ou de stations » utilisée dans cet article, et VIA ne demande pas le droit de faire circuler ou d'exploiter des trains sur n'importe quel tronçon du chemin de fer. En outre, ledit article ne prévoit ou ne permet aucune cession de biens.

Memorandum of Understanding and the Operating Agreement between CP and VIA and the statutory provisions, CP is obligated to provide access to the right-of-way, tracks, terminals, stations and other property required by VIA. The CP facilities are within the nature of lands and facilities contemplated by section 134 of the *Railway Act* and are essential to railway operations. The contractual agreement, statutory provisions and Railway Transport Committee Orders require that VIA and CP provide suitable and adequate rail passenger service.

VIA is prepared to pay the net book value of assets as compensation for the land, buildings, equipment and facilities required. Government subsidies previously received by CP for the provision of the service and current payments by VIA include an allowance for depreciation on the subject facilities.

Position of CP

CP submits that their installations are too large and not required to maintain the two rail diesel cars of VIA. In accordance with the terms of the Operating Agreement, maintenance of VIA equipment is exclusively carried out by CP at such place or places as are appropriate, not necessarily at the existing CP installations. VIA use of the facilities to maintain its own equipment would be in breach of the Operating Agreement.

CP maintains that section 134 of the *Railway Act* is inapplicable as a basis in law as the installations, including a car shop, machine shop and roundhouse, are not comprehended by the words "right-of-way, tracks, terminals, stations or station grounds" as used in the section and VIA does not request the right to run or operate trains over any portion of the railway. Furthermore, the section does not contemplate or permit the transfer of property.

Par ailleurs, le CP déclare que les observations comprises dans la déclaration sous serment de M. R.J. Guiney sont superflues, trompeuses et incomplètes, que la provision pour amortissement des installations, pour ce qui est des subventions du gouvernement et des paiements de VIA, n'a aucune importance, et que l'offre d'achat à la valeur comptable nette n'est pas valide puisqu'elle n'a aucun fondement juridique, qui serait un article quelconque de la *Loi sur les chemins de fer*.

In addition, CP states that the comments included in the affidavit of Mr. R.J. Guiney are irrelevant, misleading and incomplete, the allowance for depreciation of the facilities for subsidies and VIA payments is irrelevant and the offer of purchase at net book value is not valid as there is no basis in law pursuant to any section of the *Railway Act*.

Conclusions

Le 19 juillet 1977, les représentants du gouvernement du Canada, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, du CP et de VIA ont conclu un protocole d'entente. Celui-ci indiquait qu'il appartenait aux parties de fournir de meilleurs services ferroviaires voyageurs. Entre autres attributions, le CN et le CP devaient assurer la maintenance et l'entretien du matériel, des bâtiments et des installations relatifs à ces services.

CP et VIA ont conclu par la suite un accord d'exploitation, plus précisément le 28 septembre 1978. CP a convenu notamment d'entretenir le matériel roulant. Le 1er avril 1979, VIA et le CP sont devenus conjointement responsables de la prestation du service voyageurs dans l'île de Vancouver.

Les principaux arguments présentés sont axés sur le pouvoir conféré à l'Office/la Commission (Office), en vertu de l'ancien article 134 de la *Loi sur les chemins de fer* et aux termes du marché en vigueur, relativement à la prestation de services d'entretien pour le compte de VIA.

L'article 134 de la *Loi sur les chemins de fer* se lit en partie comme suit :

> **134.** (1) La compagnie peut s'approprier, utiliser ou occuper tout terrain appartenant à une autre compagnie de chemin de fer, et se servir et jouir de la totalité ou d'une partie de l'emplacement de la voie, des rails, des têtes de ligne, des gares ou stations ou emplacements de gares ou de stations d'une autre compagnie de chemin de fer; elle a et peut exercer pleins droits et pouvoirs de faire circuler et d'exploiter ses trains sur toute partie du chemin de fer d'une autre compagnie,

Findings

On July 19, 1977, a Memorandum of Understanding was signed by representatives of the Government of Canada, the Canadian National Railway Company, CP and VIA. This memorandum cited the responsibilities of the parties in providing for improved railway passenger services. Among other responsibilities, CN and CP were to provide for maintenance and servicing of equipment, buildings and facilities used in railway passenger service.

CP and VIA subsequently signed an Operating Agreement on September 28, 1978. One of the services agreed to was the servicing of rolling stock by CP. Effective April 1, 1979, VIA and CP became jointly responsible for the Island passenger service.

The primary arguments presented focus on the authority vested in the Agency/Commission (Agency) pursuant to the former section 134 of the *Railway Act* and the terms of the existing contract in relation to the provision of maintenance services for VIA.

Section 134 of the *Railway Act* reads in part as follows:

> **134.** (1) The company may take possession of, use or occupy any lands belonging to any other railway company, use and enjoy the whole or any portion of the right-of-way, tracks, terminals, stations or station grounds of any other railway company, and have and exercise full right and power to run and operate its trains over and upon any portion or portions of the railway of any other railway company, subject always to the approval of the Commission first obtained and to any order and

sous réserve toujours de l'approbation préalable de la Commission et de toute ordonnance que peut rendre ou des instructions que peut donner la Commission au sujet de l'exercice, de la jouissance ou de la restriction de ces pouvoirs ou privilèges.

Même si le CP affirme que l'article 134 est inapplicable, il est évident que la demande que VIA a présentée pour avoir la possession, l'usage et la jouissance de l'installation d'entretien du CP à Victoria, en Colombie-Britannique, qui lui permettraient de maintenir son service voyageurs dans l'île de Vancouver, est assujettie aux dispositions de cet article. La possession et l'usage des terrains, des têtes de ligne, des gares ou stations, des emplacements de gares ou de stations, et plus précisément de l'installation d'entretien de Victoria, constituent une option dont VIA peut se prévaloir en vertu dudit article.

Aux termes de ce dernier, une compagnie de chemin de fer, en l'occurrence VIA, peut s'approprier ou utiliser les installations de toute autre compagnie de chemin de fer, avec l'approbation préalable de l'Office. Celui-ci doit prescrire une indemnité appropriée si les parties ne parviennent pas à un règlement négocié.

Sans qu'il soit nécessaire de tenter d'interpréter l'accord d'exploitation, un examen des documents présentés par le CP confirme que le CP doit fournir la main-d'œuvre, les matériaux, l'équipement et les installations nécessaires pour entretenir le matériel roulant. Rien n'indique que cet entretien doit avoir lieu à un endroit en particulier.

C'est pourquoi le projet d'entretien du matériel sur le continent doit être envisagé à la lumière des obligations respectives des deux compagnies de chemin de fer, et du respect des exigences de l'ancien article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* ainsi que des articles 144 et 145 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. L'article 262 portait qu'une compagnie de chemin de fer « doit, selon ses pouvoirs ... fournir ... des installations suffisantes et convenables pour le transport, le déchargement et la livraison des marchandises et effets ... et ... fournir et employer tous les appareils, toutes les installations et tous les moyens nécessaires à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison de ces marchandises et effets ». Selon l'article 2 de la *Loi sur les chemins*

direction that the Commission may make in regard to the exercise, enjoyment or restrictions of such powers or privileges.

Initially, although it is CP's contention that section 134 is inapplicable, it is clear that VIA's application for possession, use and enjoyment of CP's railway maintenance facility at Victoria, British Columbia, to maintain its passenger service on Vancouver Island falls within the provisions available through the former section 134. Possession and use of CP's lands, terminals, stations, station grounds and specifically, the railway maintenance facility at Victoria is an option available to VIA under this provision.

Pursuant to this section, a railway company, VIA, may take possession of or use facilities of any other company, with the prior approval of the Agency. Suitable compensation shall be fixed by the Agency if the parties do not reach a negotiated settlement.

Without attempting to interpret the Operating Agreement, a review of relevant documents filed by CP confirm that CP is to provide labour, materials, equipment and facilities necessary to service rolling stock. No qualifications are placed on a location for such servicing.

This being the case, the proposed servicing of equipment on the mainland must be considered in the context of the respective obligations of the railway companies and fulfillment of the requirements of the former section 262 of the *Railway Act* and sections 144 and 145 of the *National Transportation Act, 1987*. Section 262 required that 'a railway company shall, according to its powers, furnish adequate and suitable accommodation for the carrying, unloading and delivering of all traffic and furnish and use all proper appliances, accommodation and means necessary for handling such traffic'. "Traffic" was defined in section 2 of the *Railway Act* as "traffic of passengers, goods and rolling stock". The *National Transportation Act, 1987* contains similar provisions

de fer, « transport » signifiait « le transport des voyageurs, des marchandises et du matériel roulant ». Les articles 144 et 145 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* contiennent des dispositions semblables, applicables au service voyageurs, comme le précise l'article 329 de cette dernière.

Le niveau de service exigé de VIA à l'égard de la liaison Victoria-Courtenay, en Colombie-Britannique, est également prescrit par l'ordonnance n° R-38000 du Comité des transports par chemin de fer, datée du 29 avril 1985. Celle-ci reste en vigueur en vertu de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* révisée, eu égard aux dispositions du paragraphe 272(7) de cette loi. Ayant pour objet les services de trains de voyageurs, elle exige que le service voyageurs de l'île de Vancouver soit offert six fois par semaine dans les deux sens. La clause 9 dispose en outre que la mise en service de trains de voyageurs, dans le cas de VIA, relève à la fois de ce chemin de fer et de l'autre compagnie, en l'occurrence le CP.

Comme VIA doit utiliser deux autorails diesel pendant les périodes de pointe, notamment la période d'été, le service serait peut-être désavantagé si l'entretien avait lieu à Coquitlam, en Colombie-Britannique mais s'il avait lieu à cet endroit pendant les périodes où la demande est normale, cela ne devrait poser aucun problème car le second autorail diesel est en réserve et pourrait être utilisé au besoin.

Par conséquent, on peut supposer qu'à moins qu'un troisième autorail diesel puisse être mis en service pendant les périodes de pointe, il faudrait trouver une bonne solution d'entretien qui permettrait d'éviter de réimplanter les activités de rechange à Coquitlam, c'est-à-dire assurer à VIA l'accès à un atelier situé le long du parcours Victoria-Courtenay actuel. Le protocole d'entente conclu le 19 juillet 1977 stipule à cet égard, dans l'énoncé général des attributions qui figure au sous-alinéa 4.3b)(5) de la page 7, que les chemins de fer seraient chargés « de mettre de temps en temps à la disposition de VIA, pour l'achat ou la location et d'une façon ordonnée, le matériel et les installations qui servent actuellement aux services ferroviaires voyageurs, et de le faire toutes les fois que VIA en aurait besoin ». De la même façon, il confie à celle-ci la responsabilité « d'acquérir ou de louer le

in sections 144 and 145, applicable on passenger service, as specified in section 329 of that Act.

The level of service required of VIA in respect of the Victoria-Courtenay, B.C. service is further prescribed by Railway Transport Committee Order No. R-38000, dated April 29, 1985. The Order of the former authority remains in effect under the revised *National Transportation Act, 1987*, in consideration of the provisions of subsection 272(7) of that Act. This Order, the Passenger Train Service Order, requires that the Vancouver Island passenger service be operated six times a week in each direction. Clause 9 of the Order further states that the provision of trains comprising a passenger-train service, in the case of VIA, is the joint responsibility of VIA and the other railway company, in this case, CP.

Given that VIA requires the use of two rail diesel cars in peak travel demand periods, the summer period, it is apparent that peak period service may suffer with the transfer of maintenance services to Coquitlam, B.C. However, servicing at Coquitlam during periods of normal passenger volumes should not present a problem as the second rail diesel car (RDC) is sitting idle for use as required.

Accordingly, it would appear that, unless a third RDC is accessible for periods of peak demand, a viable alternative to maintenance at Coquitlam should be sought, i.e. VIA access to a shop facility along the existing Victoria-Courtenay route. In this regard, the Memorandum of Understanding, signed July 19, 1977, stipulates, in the general statement of responsibilities at page 7 Subsection 4.3 b)(5), that the railways would be responsible for "making available to VIA for purchase or lease from time to time, on an orderly basis, that equipment and those facilities presently used in railway passenger services and as required by VIA". Similarly, VIA is responsible for "acquiring or leasing rolling stock and facilities", as noted in subsection 4.4(h). The Memorandum further states in Subsection 6.2 that the parties acknowledge that railway obligations to provide railway passenger services pursuant to the

matériel roulant et les installations » (voir l'alinéa 4.4H)). Il indique également, au paragraphe 6.2, que les parties reconnaissent que l'obligation des chemins de fer de fournir les services ferroviaires voyageurs en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* est maintenue, peu importe les obligations contractuelles.

Nous croyons savoir que le protocole d'entente ne traduisait aucune obligation exécutoire, mais il allait de pair avec l'instauration des objectifs du gouvernement, conçus pour accroître l'efficacité et la rentabilité des services en question au Canada, et pour en réduire le coût. En atteignant ces objectifs, les chemins de fer rempliraient leurs obligations communes aux termes de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*. Les références à la vente, à l'achat et à la location confirment un objectif ultime de VIA en tant que compagnie agissant indépendamment du CP et de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Ainsi donc, étant donné les responsabilités communes des parties, qui correspondent aux obligations des transporteurs publics et à celles qui sont énoncées dans l'accord d'exploitation, il ne fait pas de doute que la proposition présentée par VIA est déraisonnable. L'achat au CP de l'installation d'entretien de Victoria, à sa valeur comptable nette, n'indemnise pas suffisamment ce dernier de la perte de toute la parcelle de terrain où se trouve ladite installation.

Les autres possibilités indiquées par le CP sont notamment l'entretien continu du matériel sur le continent, en conformité du marché qui a été conclu, ou la location à un prix symbolique, ou encore la vente, à la valeur marchande, de toute la parcelle de terrain où se trouvent les installations actuelles. Le CP prétend que le genre et le degré d'entretien relatifs au matériel de VIA ne le justifient pas financièrement de déplacer ces dernières.

Réagissant aux propositions du CP, VIA a indiqué qu'il était disposé à envisager de prendre d'autres dispositions d'entretien dans l'île de Vancouver, à condition que l'endroit et les installations où aurait lieu ledit entretien soient satisfaisants et ne lui occasionnent aucune augmentation de frais ni aucun inconvénient. VIA a déclaré également qu'il ne disposait pas d'un troisième autorail diesel.

Railway Act continue, notwithstanding contractual obligations.

Although it is understood that the Memorandum of Understanding did not reflect legally binding obligations, it was representative of the establishment of government policy objectives designed to improve the efficiency, effectiveness and economy of rail passenger services in Canada. The attainment of these objectives would ensure the joint obligations of the railways, vis-à-vis section 262 of the *Railway Act*, were fulfilled. The references to sale, purchase and lease confirm an ultimate objective of VIA operating independently of CP and the Canadian National Railway Company.

Accordingly, given the joint responsibilities of the parties regarding common carrier obligations and the obligations set out in the Operating Agreement, it is clear that the proposal, as presented by VIA is not reasonable, in the circumstances. The purchase of the Victoria maintenance facility from CP at net book value does not adequately compensate CP for the complete parcel of land within which the facility is situated.

Alternative options presented by CP include continued service of equipment on the mainland in accord with the contract or the leasing at a nominal fee or sale at market value of a complete parcel of land on which existing facilities stand. CP maintains that the nature and amount of servicing on the equipment does not justify CP investing in a relocated facility.

In responding to these proposals, VIA has indicated a willingness to consider alternate maintenance arrangements on the Island, provided the location and facilities are suitable and do not result in increased cost or inconvenience to VIA. VIA has also indicated that a third rail diesel car is unavailable.

Bien que le demandeur soit d'avis qu'aucune autre disposition d'entretien ne doit lui valoir une augmentation de ses frais ou un autre inconvénient quelconque, il doit néanmoins s'assurer qu'il remplit ses obligations de transporteur public. Cette responsabilité englobe l'achat ou la location au CP, ou à toute autre partie, du matériel et des installations dont VIA a besoin pour le faire.

Par conséquent, VIA pourrait choisir de mettre en service un autorail diesel pendant l'été seulement et d'accéder à une petite installation d'entretien régulier, d'acheter un terrain dans l'île et d'y construire une installation où tout l'entretien s'effectuerait, ou d'opter pour une des possibilités indiquées par le CP en matière de location ou d'achat de biens.

L'examen des choix qui s'offre à VIA confirme que le CP a été raisonnable au cours des négociations. Si jamais VIA désirait conserver l'emplacement actuel plutôt que de déménager dans l'île, il ne faudrait pas acquiescer à sa demande aux dépens du CP. VIA ne devrait devenir propriétaire des installations actuelles que sous réserve d'un accord au sujet d'un prix d'achat ou de location à la juste valeur marchande de toute la parcelle de terrain située à l'est de la rue Sainte-Catherine. La valeur comptable nette n'est pas raisonnable dans le cas de ces installations.

En outre, il est évident que VIA a besoin de deux autorails diesel en état de fonctionner pendant les périodes de pointe. VIA a déterminé qu'en 1988, la période de pointe irait du 1er mai au 5 septembre inclusivement. La cessation du niveau de service actuellement assuré par le CP à l'installation d'entretien de Victoria risquerait par conséquent d'abaisser le niveau de service que VIA offre au public. C'est pourquoi tout transfert des activités d'entretien à Coquitlam, en Colombie-Britannique, devrait s'effectuer dans un délai suffisant pour permettre à VIA de prendre les décisions opérationnelles appropriées et/ou de négocier un accord avec le CP.

Décision

Il s'ensuit que l'Office rejette par les présentes la demande dans laquelle VIA exprimait son désir de le voir rendre un arrêté qui l'autoriserait à s'approprier, utiliser ou occuper les installations

Although it is the position of the applicant that alternative maintenance arrangements must not result in either added cost or inconvenience to VIA, it remains that VIA has a responsibility to ensure that its common carrier obligations are fulfilled. This responsibility would include purchase or lease of equipment and facilities required to service the public requirements from CP or any other party.

Accordingly, VIA could elect to access an RDC unit for summer use only and a small maintenance facility for regular maintenance, purchase land on the Island and construct a maintenance facility to accommodate all servicing, or select one of the options offered by CP with respect to leasing or purchasing properties.

A review of the alternatives available to VIA confirms that CP has been reasonable in the negotiations. Should VIA wish to retain the existing location, rather than relocate on the Island, this request should not be granted at the expense of CP Rail. Possession of the existing facilities should only be approved subject to agreement on a purchase or lease price at fair market value for the complete parcel of land east of Ste. Catherine Street. Net book value for the specific facility is not reasonable in the circumstances.

Furthermore, it is recognized that VIA requires two operational RDC units during periods of peak travel demand. The period for this year has been defined by VIA as May 1 through September 5, 1988. Discontinuance of the current level of service provided by CP at the Victoria maintenance facility, at this time, may therefore impact on the level of service provided the public by VIA. Therefore, sufficient lead time of any transfer of services to Coquitlam, B.C. should be provided to allow VIA to take the appropriate operational decisions and/or negotiate an agreement with CP.

Decision

Accordingly, the Agency hereby denies VIA's request for an Agency Order allowing VIA to take possession, use and occupy the facilities on payment of the net book value of the assets. However, the

d'entretien du CP à un prix correspondant à la valeur comptable nette de ces dernières. Il exige toutefois que le CP maintienne les bâtiments, les installations et le matériel nécessaires pour entretenir les voitures de VIA à l'atelier de Victoria, et continue d'assurer auxdites voitures le niveau d'entretien actuel jusqu'au 5 septembre 1988 inclusivement, à condition que VIA ait besoin de faire effectuer cet entretien.

Agency requires that CP maintain the existing buildings, facilities and equipment required to service VIA passenger cars at the Victoria maintenance facility and continue to provide the current level of service to VIA equipment through September 5, 1988, provided the subject services are required by VIA.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Passage de ferme

Date de la lettre-décision : le 17 août 1988
Dossier nº : 3294-248

Transport ferroviaire - Passage de ferme - Passage convenable et commode - Délai d'avertissement suffisant - Obligation du transporteur ferroviaire - Tunnel pour bétail

La présente demande auprès de l'Office visait l'obtention d'un délai d'avertissement suffisant ou la contruction d'un tunnel pour bétail à un passage de ferme.

Décision : Considérant que les compagnies de chemins de fer ont l'obligation légale de faire des passages croisant des voies ferrées qui soient « convenables et commodes pour les besoins d'une ferme » et tenant compte des circonstances particulières de la présente demande, l'Office a ordonné au CN de fournir, à ses propres frais, un tunnel qui permettra de faire traverser du bétail sous ses voies.

LETTRE-DÉCISION

Nous donnons suite à votre lettre du 2 février 1988 concernant le passage à niveau susmentionné.

Le bureau de la région de l'Atlantique de l'Office a étudié la solution que vous proposez pour assurer un délai d'avertissement suffisant à ce passage de ferme situé au point milliaire 47,54 de la subdivision Bedford. L'enquêteur est d'avis qu'il est possible d'améliorer cette solution en ajoutant à ce passage une sonnerie courante qui serait actionnée en même temps que les dispositifs de protection du passage public situé au point milliaire 47,72 de la subdivision Bedford.

Toutefois, malgré cette amélioration, le délai d'annonce de l'approche d'un train circulant en direction est ne serait porté que de 30 à 31,5 secondes. Nous sommes conscients que ce passage est franchi chaque jour par 2 trains de voyageurs à 75 m/h, 4 autorails circulant à 80 m/h et 12 trains de marchandises circulant à 60 m/h, ce qui fait bien des trains roulant à très grande vitesse. Il est donc assez difficile, sinon impossible, de prévoir avec quelque précision le moment le plus propice pour faire franchir l'emprise à du bétail. Même si l'on guide les animaux avec le plus de soin

Canadian National Railway Company

Farm Crossing

Date of Letter-Decision: August 17, 1988
File No.: 3294.248

Railway transportation - Farm crossing - Convenient and proper crossing - Adequate warning time - Railway carrier obligation - Cattle underpass

This was an application to the Agency for authority to provide adequate warning time or construction of a cattle underpass at a farm crossing.

Decision: Considering that railway companies have a statutory obligation to provide convenient and proper railway crossings for farm purposes, and based on the particular circumstances of this farm crossing application, the Agency directed CN to provide, at its own expense, an underpass that would be suitable to move cattle across the CN tracks.

LETTER-DECISION

Please refer to your letter of February 2, 1988 regarding the above-noted crossing.

Your proposed solution to the problem of providing adequate warning time at the farm crossing at mileage 47.54 Bedford Subdivision has been investigated by the Atlantic District Office of the Agency. It is the opinion of the investigating officer that the Railway's proposed solution could be improved by the addition at the farm crossing of a standard railway bell that will be activated coincident with the activation of the protective devices located at the public crossing at mileage 47.72 Bedford Subdivision.

However, even with this improvement, the warning time for an eastward approaching train will increase to only 31.5 seconds from 30.0 seconds. We understand that there are currently 2 passenger trains per day operating at 75 mph, 4 rail liners at 80 mph and 12 freights at 60 mph. This represents a lot of trains operating at very high speeds. It is therefore quite difficult, if not impossible to plan with any degree of accuracy the most propitious time for moving cattle across the right of way. Even with the most reasonable care and control, errant animals will turn left or right and run along the

possible, certains d'entre eux tourneront à gauche ou à droite et courront le long de la voie ferrée. Il n'est tout simplement pas possible à M. Moxsom de dégager l'emprise ferroviaire de son bétail en 31,5 secondes à l'approche d'un train rapide.

Quel est le délai nécessaire ? Il est impossible dans un tel cas de fixer des règles absolues. Il faut nécessairement instruire chaque demande de tunnel pour bétail en tenant compte des circonstances particulières.

En ce qui concerne les questions soulevées dans l'avant-dernier paragraphe de votre lettre, notre bureau régional de l'Atlantique a confirmé que M. Moxsom possédait 20 têtes de bétail en juillet 1986, 40 têtes en novembre 1986 et 85 têtes en septembre 1987, et avait l'intention de porter ce nombre à 100 têtes en 1988. Nous croyons aussi comprendre que jusqu'au milieu des années 80, le propriétaire, M. Barkhouse, exploitait cette ferme pour la production laitière et que le matériel de production laitière a été réparé en 1987 en vue de la reprise de cette production. De plus, dans sa lettre du 17 novembre 1986, M. Moxsom indique que « si nous obtenons un tunnel, nous songeons à vendre notre grande ferme de Fort Ellis dans deux ou trois ans et à déménager à la ferme de M. Barkhouse » [traduction libre].

Nous sommes conscients que M. Moxsom a au total 264 têtes de bétail sur ces deux fermes.

Compte tenu de ces faits, nous sommes convaincus que M. Moxsom a manifesté un intérêt sincère et soutenu pour l'exploitation de la ferme en question. Nous constatons d'ailleurs qu'il l'a prise à bail pour une période de 10 ans avec option d'achat.

La compagnie des chemins de fer a l'obligation de faire des passages croisant la voie ferrée qui soient « convenables et commodes pour les besoins de la ferme ». Dans sa lettre du 30 novembre 1987, l'ancien Comité des transports par chemin de fer l'informait qu'on signalait au CN qu'il fallait un tunnel et qu'il devait le fournir à ses propres frais.

L'Office estime qu'un tel ouvrage s'impose dans les circonstances. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada est donc chargée de

railway track. It is simply not practical for Mr. Moxsom to clear the railway right of way of his cattle in 31.5 seconds once a fast-moving train is approaching.

What is the appropriate length of time required? It is impossible in such a matter to lay down hard and fast rules. Each application for a cattle underpass must of necessity be dealt with on the basis of the particular circumstances.

With respect to the issues raised in the penultimate paragraph of your letter, our Atlantic District Office has confirmed that Mr. Moxsom owned 20 head of cattle in July, 1986, 40 head in November 1986 and 85 head in September, 1987 and that he intends to expand this to 100 head in 1988. We also understand that up to the mid-1980s, the farm was being used as a dairy operation by its owner, Mr. Barkhouse, and that the dairy equipment was being repaired in 1987 in preparation for the re-instatement of the dairy operation. Moreover, in his letter of November 17, 1986 Mr. Moxsom states that "if we have an underpass, we are thinking of selling our large farm at Fort Ellis in 2-3 years and moving over at the Barkhouse farm".

We understand that Mr. Moxsom has a total of 264 head of cattle between the two farms.

In light of the above we are convinced that Mr. Moxsom has demonstrated a sincere and continuing interest in the operation of this farm, on which we understand he holds a 10-year lease with an option to purchase.

The Railway has an obligation to provide a crossing that is "convenient and proper for the crossing of the railway for farm purposes". The letter of November 30, 1987 from the former Railway Transport Committee informed the Railway that it was reported that an underpass is required and should be provided by CN at its own expense.

The Agency believes that the circumstances of this case dictate the need for such a structure. The Canadian National Railway Company is therefore

fournir à ses propres frais un tunnel qui permette à M. Moxsom de faire traverser ses voies à son bétail.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada est aussi chargée de fournir un plan du projet de tunnel et un calendrier des travaux indiquant la date d'achèvement prévue à M. Moxsom et, pour étude et approbation, à l'Office national des transports, et ce, dans un délai de 60 jours à partir de la date de la présente lettre.

directed to provide at its own expense an underpass that is suitable for Mr. Moxsom to move his cattle across the CN tracks.

Within 60 days of the date of this letter, the Canadian National Railway Company is directed to provide to Mr. Moxsom and the National Transportation Agency for its consideration and approval, a plan of the proposed underpass accompanied by a construction schedule showing the expected date of completion.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Date de la lettre-décision : le 28 octobre 1988
Dossier nº : 49589

Transport ferroviaire - Transport du grain - Subvention - Interprétation de « transport admissible »

La présente faisait suite à une demande de subvention pour le transport de grain et de farine par camion.

Décision : L'Office a déterminé que le libellé de l'art. 272 de la *Loi sur les chemins de fer* était clair, en ce sens que la définition des « transports admissibles » ne s'étendait qu'au transport par chemin de fer.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports nationaux, S.C. 1987, ch. 34, arts. 316, 335(1)

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2, arts. 272(2), 272(3)

LETTRE-DÉCISION

Nous donnons suite à votre lettre du 11 juillet 1988 et à la lettre de M. C.E. Gowan datée du 21 juillet 1988 relatives au projet de transport de grain et de farine à Hanover, en Ontario, pour la New Life Mills et à la subvention prévue à l'article 272 de la *Loi sur les chemins de fer*.

L'Office est d'avis que le libellé de cet article est assez clair, en ce sens que sa définition des « transports admissibles » ne s'étend qu'au transport par chemin de fer. À noter en particulier que le paragraphe 272(2) de la *Loi sur les chemins de fer* prévoit :

« a) les tarifs de transport en vrac pour l'exportation du grain jusqu'à un port de l'Est depuis un point de l'intérieur sur toute ligne d'une compagnie de chemin de fer ...

b) les tarifs de transport pour l'exportation de la farine jusqu'à un port de l'Est depuis un point de l'intérieur sur toute ligne d'une compagnie de chemin de fer ... » (c'est nous qui soulignons)

Canadian National Railway Company

Date of Letter-Decision: October 28, 1988
File No.: 49589

Railway transportation - Movement of grain - Subsidy - Interpretation of "eligible movements"

This was in regard to the possible subsidy eligibility for movement of grain and flour traffic by truck.

Decision: The Agency has determined that s. 272 of the *Railway Act* was clear in that its definition of "eligible movements" referred only to rail movements.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 316, 335(1)

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 272(2), 272(3)

LETTER-DECISION

This is in response to your letter of July 11, 1988 and is further to Mr. C.E. Gowan's letter of July 21, 1988, regarding the proposed movement of grain and flour traffic at Hanover, Ontario for New Life Mills and its eligibility for subsidy under section 272 of the *Railway Act*.

It is the Agency's opinion that the language of section 272 of the *Railway Act* is quite clear in that its definition of eligible movements refers only to rail movements. In particular, it should be noted that subsection 272(2) of the *Railway Act* provides for:

"a) rates for grain moving in bulk for export to any Eastern port from any inland point over any line of a railway company ... " (emphasis added).

b) rates on flour moving for export to an Eastern port from any inland point over any line of a railway company ... " (emphasis added).

et que le paragraphe 272(3), modifié par l'article 316 et le paragraphe 335(1) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, a trait :

« a) au transport du grain en vrac pour l'exportation, et

b) au transport de la farine pour l'exportation,

par chemin de fer jusqu'à un port de l'Est depuis un point de l'intérieur ... » (c'est nous qui soulignons).

L'Office est donc d'avis que le transport de grain par camion d'Owen Sound à Hanover et celui de farine de Hanover à Kitchener ne peut bénéficier de la subvention prévue par l'article 272 de la *Loi sur les chemins de fer*.

À noter toutefois que le projet de transport de farine par chemin de fer de Kitchener jusqu'à un port de l'Est pour exportation pourrait bénéficier de cette subvention en vertu de l'article 272 de la *Loi sur les chemins de fer*.

and that subsection 272(3), as amended by section 316 and subsection 335(1) of the *National Transportation Act, 1987*, provides for:

"a) the movement of grain in bulk for export, and

b) the movement of flour for export,

by railway to an Eastern port from an inland point ..." (emphasis added).

Thus, it is the Agency's position that the proposed movements of grain by truck from Owen Sound to Hanover and flour from Hanover to Kitchener are not eligible for subsidy under section 272 of the *Railway Act*.

However, it should be noted that the proposed movement of flour by rail from Kitchener to an Eastern port for export would be eligible for subsidy under section 272 of the *Railway Act*.

Relative aux demandes présentées par Voyageur Colonial Limitée concernant les tarifs spéciaux locaux de voyageurs de VIA Rail Canada Inc. qui établissent des prix réduits pour les allers simples entre Montréal, au Québec, et Ottawa, en Ontario, tel qu'énoncés dans le tarif CCT-X-142 de VIA, avis de tarif 88-12 modifié par le Supplément n° 1, prenant effet le 1er juin 1988, et entre Montréal, au Québec, et Toronto, en Ontario, tels qu'énoncés dans le tarif CCT-X-144 de VIA, avis de tarif 88-15, prenant effet le 1er juin 1988 en vue d'obtenir un arrêté de sursis et de rejet de ces tarifs en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1985, ch. R-3, tel qu'indiqué dans la demande de Voyageur Colonial Limitée du 17 mai 1988.

RÉPERTORIÉ : VOYAGEUR COLONIAL LTÉE - RAPPORT AU GOUVERNEUR EN CONSEIL (RE)

Membres : Craig S. Dickson (Président du panel), Edmund J. O'Brien et James D. Mutch
Date du rapport : le 19 décembre 1988
Dossier n° : 3085-88/1
Entendu : Hull (Québec), les 20 et 21 juin, 5, 6, 7, 8, 11 et 12 juillet et 21, 22, 23 novembre 1988
Renvoi : Voyageur Colonial Ltée - Tarifs spéciaux de VIA (Re) [1988] R.O.N.T. 12

Transport ferroviaire - Service de voyageurs - Tarifs spéciaux locaux de voyageurs - Prix réduits pour les allers simples - Interventions - Tarifs nuisibles à l'intérêt public - Sources des fonds de VIA : billets et subventions gouvernementales - Perte de service - Compétence de l'Office - Arrêté déclaratoire - Question de politique publique

Conformément à l'art. 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, et après avoir donné à Voyageur l'autorisation d'interjeter appel, l'Office aurait décidé d'entendre, sous forme d'audience publique, la demande et les interventions concernant les tarifs de VIA visés par l'appel.

Dans sa demande d'appel, Voyageur a affirmé que : 1) le prix constituait la caractéristique dominante régissant le choix du consommateur entre l'autobus et le chemin de fer; 2) les routes à l'étude sont ses plus profitables et aident à soutenir financièrement ses trajets déficitaires; 3) les tarifs de VIA à l'étude sont préjudiciables à deux égards, soit a) que les tarifs de VIA entraîneront une baisse de recettes pour VIA, ce qui conduira inévitablement à la nécessité d'augmenter les subventions versées par le gouvernement du Canada et b) qu'il y aura

In the matter of the applications of Voyageur Colonial Limited in respect of VIA Rail Canada Inc.'s Special Local Passenger Tariffs of reduced one-way fares between Montreal, Québec and Ottawa, Ontario as expressed in VIA Tariff CTC-X-142, Fare Notice 88-12 modified by Supplement No. 1, effective June 1, 1988, and between Montreal, Québec and Toronto, Ontario as expressed in VIA Tariff CTC-X-144, Fare Notice 88-15, effective June 1, 1988 for an order suspending and disallowing these tariffs pursuant to section 281 of the *Railway Act*, R.S.C. 1985, c. R-3, as set out in Voyageur Colonial Limited's application dated May 17, 1988.

INDEXED AS: VOYAGEUR COLONIAL LTD. - REPORT TO THE GOVERNOR IN COUNCIL (RE)

Members: Craig S. Dickson (Chairman of the Panel), Edmund J. O'Brien and James D. Mutch
Date of the Report: December 19, 1988
File No.: 3085-88/1
Heard at: Hull, Québec on June 20, 21, July 5, 6, 7, 8, 11, 12, November 21, 22, 23, 1988
Cross-reference: Voyageur Colonial Ltd. - VIA's Special Tariffs (Re) [1988] N.T.A.R. 12

Railway transportation - Passenger services - Special local passenger tariffs - Reduced one-way fares - Interventions - Tariffs prejudicial to the public interest - VIA funding sources: Fare box & Government subsidies - Loss of service - Jurisdiction of the Agency - Declaratory order - Public policy matter

In accordance with s. 281 of the *Railway Act* and following granting Voyageur leave to appeal, the Agency has decided to investigate, in the form of a public hearing, Voyageur's application and interventions regarding VIA's tariffs under appeal.

In its appeal application, Voyageur stated that 1) price was the dominant characteristic governing consumer choice between bus and rail; 2) the routes under examination constitute two of its most profitable routes and help to support financially unprofitable routes; and 3) that VIA's tariffs which are the subject of this appeal were prejudicial in two ways: a) the tariffs would result in a reduction in VIA's revenues which would inevitably lead to a requirement for increased subsidies from the Government of Canada; and b) transfer of bus passengers to VIA.

détournement des voyageurs d'autocar vers VIA.

En défense, VIA a allégué que l'instauration de ses tarifs spéciaux avait pour but d'attirer de nouveaux clients, d'améliorer ses recettes et son image et promouvoir ses services. Selon VIA, l'actuel principe de tarification axée sur la distance, c'est-à-dire « la méthode de la distance orthodromique », est désuète et devrait plutôt s'orienter vers une tarification fondée sur le marché. Pour VIA, les tarifs visés par l'appel seraient sans incidence sur ses recettes et présenta à cet égard une analyse de rentabilité pour chacun des tarifs réduits.

Décision : L'Office a conclu que les tarifs de VIA visés par l'appel seraient nuisibles, à l'intérêt publique et a déterminé que la meilleure solution de remédier non seulement aux tarifs spécifiés, mais aussi à la révision de la politique de tarification de VIA et ses répercussions sur le milieu de la concurrence pour le transport interurbain des voyageurs, était de recommander que le gouverneur en conseil lui permette de faire enquête en vertu de l'art. 31 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (LNT 1987).

De l'avis de l'Office, l'argumentation de Voyageur était bien fondée. Les tarifs visés par l'appel auraient une incidence sur les recettes de VIA : les prix réduits en cause feront baisser les recettes des billets; ainsi, les pertes devront être compensées, directement ou indirectement, par des subventions gouvernementales sans que l'intérêt public n'y trouve un avantage. De plus, Voyageur subirait une perte de clientèle et, partant, de recettes, ce qui réduirait sa capacité de continuer à exploiter ses trajets déficitaires. La perte de service sur ces trajets nuirait alors à l'intérêt public.

Après avoir considéré les divers moyens dont elle dispose pour remédier à une situation où des tarifs de VIA nuiraient à l'intérêt public et après avoir conclu qu'il s'agissait d'une question de politique publique débordant nettement de son mandat sous le régime de l'art. 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, l'Office a recommandé au gouverneur en conseil que le ministre des Transports lui ordonne d'enquêter, en vertu de l'art. 31 de la LNT 1987, sur la politique de tarification de VIA.

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, art. 31

Loi sur la concurrence, S.C. 1986, ch. 26

In response, VIA alleged that setting up these tariffs was intended to attract new ridership, improve its revenues and image, and promote its services. According to VIA, the "great circle distance" methodology wherein the fares are strictly distance related, is obsolete and should move toward a market-based fare structure. VIA maintained that the tariffs under appeal would be revenue neutral and submitted in this regard a break-even analysis for each of the two discount tariffs.

Decision: The Agency concluded that VIA's tariffs under appeal were prejudicial to the public interest. The Agency has determined that the appropriate remedy against the tariffs and VIA's pricing policy including its impact on the competitive environment for intercity passenger transportation, was to recommend that the Governor in Council direct the Agency to undertake an inquiry pursuant to s. 31 of the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987).

According to the Agency, Voyageur's evidence was well founded. The tariffs under appeal would be detrimental to VIA revenue: these fare promotions would result in a reduction in fare box revenues, therefore that loss would need to be covered through subsidies by the Government of Canada, either directly or indirectly, without a corresponding benefit to the public interest. Furthermore, Voyageur would suffer loss of passengers and, therefore, revenue, which would reduce its ability to continue to operate its unprofitable routes. Loss of service on such routes was, in the Agency's view, prejudicial to the public interest.

Having considered several options for effecting a remedy against VIA's tariffs and after considering that the issue was a public policy matter which clearly falls outside of its mandate with respect to s. 281 of the *Railway Act*, the Agency has recommended that the Governor in council request that the Transport Minister direct it to undertake an inquiry, pursuant to s. 31 of the NTA, 1987.

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, s. 31

Competition Act, S.C. 1986, c. 26

Loi sur les chemins de fer, L.R.C. (1985), ch. R-3, art. 281

Comparutions

M. F. Lemieux, Voyageur Colonial Limitée

M. J. Patenaude et *M. J.K. Allen*, VIA Rail Canada Inc.

M. J. Warren et *Mme L. Hastings*, Ontario Motor Coach Association Greyhound Lines of Canada

M. G. Poliquin, Association des propriétaires d'autobus du Québec

Mme J. Yale, Association des consommateurs du Canada

M. D. Saul et *M. R. Ashley*, pour le directeur des enquêtes et de la recherche, Loi sur la concurrence

M. R. Jamieson, Transport 2000 Canada

M. John McCullum, Transport 2000 Ontario

M. G. Bechtel, citoyen intéressé

M. G. Delisle, Association du transport aérien du Canada

M. M. Boulianne, ministère des Transports, gouvernement du Québec

M. Darrell Richards, en son propre nom

M. F.C. Hume, Canadien Pacifique Limitée

Mme J. Sobol, Save the Train

M. Y. Butovsky, M. P. Noonan et *M. I. MacKay*, avocats de l'Office

RAPPORT AU GOUVERNEUR EN CONSEIL

Historique

Le 17 mai 1988, Voyageur Colonial Limitée (Voyageur) demandait à l'Office national des transports (Office) l'autorisation d'en appeler de deux tarifs de voyageurs de VIA Rail Canada Inc. (VIA), à savoir les tarifs CCT-X-142 et CCT-X-144.

Railway Act, R.S.C., 1985, c. R-3, s. 281

Appearances

Mr. F. Lemieux, Voyageur Colonial Limited

Mr. J. Patenaude and Mr. J. K. Allen, VIA Rail Canada Inc.

Mr. J. Warren and Ms. L. Hastings, Ontario Motor Coach Association Greyhound Lines

Mr. G. Poliquin, Association des propriétaires d'autobus du Québec

Ms. J. Yale, Consumers Association of Canada

Mr. D. Saul and Mr. R. Ashley, For the Director of Investigation and Research, Competition Act

Mr. R. Jamieson, Transport 2000 Canada

Mr. John McCullum, Transport 2000 Ontario

Mr. G. Bechtel, Concerned citizen

Mr. G. Delisle, Air Transport Association of Canada

Mr. M. Boulianne, Ministère des Transports, Gouvernement du Québec

Mr. Darrell Richards, On his own behalf

Mr. F.C. Hume, Canadian Pacific Limited

Ms. J. Sobol, Save the Train

Mr. Y. Butovsky, Mr. P. Noonan and Mr. I. MacKay, Agency Counsel

REPORT TO THE GOVERNOR IN COUNCIL

Background

On May 17, 1988, Voyageur Colonial Limited (Voyageur) applied to the National Transportation Agency (Agency) for leave to appeal two VIA Rail Canada Inc. (VIA) passenger fare tariffs. The two tariffs were CTC-X-142 and CTC-X-144.

Le tarif de VIA CCT-X-142, prenant effet le 1er juin 1988, établissait une baisse de 40 p. 100 du prix des allers simples entre les points situés sur le trajet Montréal-Ottawa de VIA les jours hors pointe (du lundi au jeudi et le samedi) en juin, juillet et août. Le tarif fixait un prix minimal de 5 $ et les billets devaient être achetés deux jours à l'avance. Selon ce tarif, l'aller simple entre Montréal et Ottawa par VIA passait du prix courant de 20 $ à 12 $.

Le tarif CCT-X-144 de VIA, prenant aussi effet le 1er juin 1988, établissait à 29 $ le prix de l'aller simple sur l'itinéraire Montréal-Toronto de VIA durant les jours hors pointe en juin, sous réserve que le billet soit acheté deux jours à l'avance. Ce prix représentait une baisse pouvant atteindre jusqu'à 43 p. 100 du prix courant du billet d'aller simple, selon le point d'origine et de destination le long du trajet Montréal-Toronto.

Le 20 mai 1988, après une audience publique, l'Office a donné à Voyageur l'autorisation d'en appeler des deux tarifs de VIA. En outre, pour alléger provisoirement le fardeau de Voyageur, l'Office a suspendu les deux tarifs jusqu'à ce qu'il ait l'occasion d'enquêter et de prendre une décision au sujet de l'appel interjeté par Voyageur.

Selon l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, l'Office est tenu, après avoir donné l'autorisation d'interjeter appel, de faire l'enquête qu'il estime justifiée. En l'occurrence, l'Office a décidé que l'enquête prendrait la forme d'une audience publique, laquelle fut convoquée à Hull, au Québec, le 20 juin 1988. Le 12 juillet suivant, huitième jour de l'audience, l'avocat de Voyageur a demandé l'ajournement de l'instance pour lui permettre d'en appeler de diverses décisions prises par l'Office au cours de l'audience. L'Office a consenti à l'ajournement et rejeté une motion de l'avocat de VIA voulant que l'Office lève la suspension relative aux deux tarifs, si bien que ces tarifs sont tous deux venus à expiration sans jamais entrer en vigueur. La Cour fédérale du Canada a refusé à Voyageur l'autorisation d'interjeter appel le 8 septembre 1988, et l'Office a repris l'audience publique le 21 novembre suivant pour la terminer le 23 novembre.

VIA Tariff CTC-X-142, effective June 1, 1988, implemented a 40 per cent reduction in one way fares between points on VIA's Montreal-Ottawa route for travel on off-peak days (Monday to Thursday and Saturday) in June, July and August. The tariff provided for a $5 minimum fare and the fares were subject to a two day advance purchase requirement. Under the terms of the tariff, VIA's regular one-way fare of $20 for travel between Montreal and Ottawa was reduced to $12.

VIA Tariff CTC-X-144, also effective June 1, 1988, implemented a $29 one-way fare for travel on VIA's Montreal-Toronto route on off-peak days in June, subject to a two day advance purchase restriction. The fare was a reduction of up to 43 per cent from the regular one-way fare, depending upon the origin and destination along the Montreal-Toronto route.

On May 20, 1988, following a public hearing into the matter, the Agency granted Voyageur leave to appeal the two VIA tariffs. In addition, as a measure of interim relief to Voyageur, the Agency suspended the two tariffs until it had the opportunity to investigate and rule on Voyageur's appeal.

Section 281 of the *Railway Act* requires the Agency, once it has granted leave to appeal, to make such investigation as in its opinion is warranted. In the present appeal, the Agency determined that the appropriate investigation would be in the form of a public hearing and convened the hearing in Hull, Québec on June 20, 1988. On July 12, on the eighth day of the hearing, counsel for Voyageur requested an adjournment of the proceedings while it pursued an appeal of a number of rulings made by the Agency during the course of the hearing. The Agency granted the adjournment and denied a motion from counsel for VIA that the Agency lift its suspension of the two VIA tariffs, and as a result, both tariffs expired without ever coming into effect. Voyageur was denied leave to appeal by the Federal Court of Canada on September 8, 1988 and the Agency reconvened the public hearing on November 21, 1988. The hearing concluded on November 23, 1988.

Sommaire de l'argumentation des parties

Voyageur Colonial Limited

Voyageur a apporté des faits à l'appui de sa demande par le truchement de MM. Don Haire, Serge Mérineau, Paul McElligott, Ken Somerville et Jacques Yelle. M. Frank Trotter a aussi comparu pour Voyageur comme expert-conseil privé. La position de Voyageur se résume comme suit.

VIA et Voyageur sont les principaux compétiteurs pour le transport commercial des voyageurs entre Montréal et Toronto et Montréal et Ottawa. Tous deux visent le même secteur socio-démographique de la population. Le prix est la caractéristique dominante qui régit le choix du consommateur entre l'autocar et le chemin de fer.

Les itinéraires à l'étude sont les deux plus profitables de Les Entreprises Voyageur Limitée et ils aident à soutenir financièrement les trajets déficitaires qu'exploite Voyageur dans les régions rurales.

Si l'on s'en tient au principe généralement admis dans l'industrie du transport par autocar pour évaluer la durée économique d'un véhicule, la plupart des véhicules du parc de Voyageur approchent du terme de leur durée économique et devraient être remplacés. Dans son ensemble, la compagnie est actuellement rentable, mais pas suffisamment pour justifier l'investissement requis pour ramener l'âge moyen du parc à un niveau acceptable.

VIA lance des tarifs spéciaux comportant de grands rabais à un moment de l'année qui est considéré comme une période de pointe. Ces tarifs contiennent moins de restrictions que les programmes de prix réduits mis de l'avant précédemment par VIA sur d'autres marchés. Les prix de promotion proposés rendent tous les prix courants de VIA superflus les jours où les tarifs réduits sont valables.

Les programmes de prix réduits de VIA élimineraient l'avantage économique inhérent de l'autocar comme moyen de transport de voyageurs le plus économique et le plus efficace. Leur établissement entraînerait des pertes considérables de clientèle et de recettes pour Voyageur et nuirait

Summary of arguments of parties

Voyageur Colonial Limited

In support of its application, Voyageur adduced evidence through Mr. Don Haire, Mr. Serge Mérineau, Mr. Paul McElligott, Mr. Ken Somerville and Mr. Jacques Yelle. Also appearing for Voyageur was a private consultant, Mr. Frank Trotter. The following summarizes Voyageur's position.

VIA and Voyageur are the main competitors for commercial passengers on the Montreal-Toronto and Montreal-Ottawa routes. Both modes are aiming at the same socio-demographic sector of the population. Price is the dominant characteristic governing consumer choice between bus and rail.

The routes under examination constitute two of the most profitable routes of Les Entreprises Voyageur Limitée and contribute to support financially unprofitable routes which Voyageur operates in rural areas.

Based on a general principle recognized in the bus industry to assess the economic life of a vehicle, the major part of Voyageur's fleet of vehicles is nearing the end of its economic life and should be replaced. The Company as a whole is currently profitable but its profitability is insufficient to justify the level of investment which is required to reduce the average age of the fleet to an acceptable level.

VIA is introducing special tariffs involving significant fare discounts at a time of the year which is considered as a peak period. The tariffs contain fewer restrictions than discount programs introduced previously by VIA in other markets. The proposed promotional fares have the effect of rendering all of VIA's regular fares redundant for the days on which the discount tariffs are applicable.

VIA's fare discount programs will have the effect of eliminating the inherent economic advantage of the bus mode being the most economic and efficient provider of passenger services. The implementation of VIA's discount programs would result in substantial passenger and

aussi aux autres compagnies d'autocars qui assurent la correspondance avec Voyageur en Ontario et au Québec.

Les prix de promotion proposés pour le trajet Montréal-Ottawa ne sont pas un simple rabais, mais plutôt, ainsi que VIA l'a admis durant l'audience, une étape vers une restructuration en profondeur de la tarification de VIA. Advenant que les rabais soient étendus à l'ensemble du réseau de VIA en permanence, Voyageur connaîtrait d'extrêmes difficultés financières du fait de l'érosion de ses recettes et de ses bénéfices. Vu le genre d'interfinancement qui caractérise l'exploitation du réseau d'autocars, les tarifs réduits compromettraient le maintien du service dans les collectivités rurales du Québec et de l'Ontario qui ne sont pas desservies par d'autres moyens de transport.

L'étendue des rabais proposés, conjuguée à l'absence notable de restrictions, amènera fort probablement VIA à entamer profondément ses recettes nettes.

Voyageur a fait valoir qu'il y aurait lieu d'établir un étalon de prix dans lequel seraient définies les limites dans lesquelles la concurrence est loyale, raisonnable et suffisante. Cet étalon devrait contenir une formule de contrôle basée sur les coûts, formule dont l'Office pourrait se servir pour déterminer si un tarif nuit à l'intérêt public. Le critère minimal essentiel pour évaluer la convenance d'un programme de rabais quel qu'il soit devrait être que les prix de VIA doivent couvrir les frais évitables engagés pour le service visé. Malgré le contrôle fondé sur les coûts, un transporteur ne devrait pas établir un programme de rabais qui entraînerait une baisse des recettes nettes.

Étant donné que les tarifs visés par l'enquête ont expiré et qu'ils ne contiennent aucune caractéristique préjudiciable dont l'Office puisse ordonner la suppression, l'allègement demandé par Voyageur est que l'Office recommande au gouverneur en conseil d'entamer une enquête sur la politique de tarification de VIA, suivant un mandat établi par le gouvernement du Canada.

Il s'impose de considérer tous les éléments d'une saine relation de concurrence entre l'autocar et le chemin de fer. Voyageur a besoin de connaître les

revenue losses to Voyageur. The programs would also have an adverse impact on other bus companies interlining with Voyageur in Ontario and Québec.

The proposed promotional fares to be implemented on the Montreal-Ottawa service do not constitute a simple discount program but, as VIA admitted during the course of the hearing, are a step toward a major restructuring of VIA's existing pricing structure. Voyageur would suffer very seriously financially in terms of revenue and earnings erosion if the discounts were permanently extended on VIA's system. Given the nature of the cross-subsidization which takes place in the operation of the bus network, the discount tariffs would seriously affect the future of a continued service to rural communities in Québec and Ontario which do not have alternative transportation services.

The deepness of the discounts proposed associated with the significant lack of restrictions will most likely lead VIA to significantly cannibalize its net revenues.

Voyageur submitted that there should be established a price standard defining the parameters within which fair, reasonable and appropriate competition can take place and such a standard should incorporate cost-based test by the Agency to judge when a tariff is prejudicial to the public interest. The absolute minimum test to evaluate the appropriateness of any discount program should be that VIA's fares must recover the avoidable costs incurred on the service in question. Provided that the cost-based test is met, a common carrier must not institute a discount program which would result in lowering net revenues.

In the context where the tariffs under investigation have expired and that there is no prejudicial feature of the tariff that the Agency can order to be removed, the relief sought by Voyageur is that the Agency make a recommendation to the Governor in Council that an inquiry be instituted into VIA's pricing policy on terms of reference to be determined by the Government of Canada.

There is a need to look at all the elements of a proper competitive relationship between bus and rail. Voyageur needs to know the standards which

règles qui régiront la compétitivité entre les deux modes, afin de pouvoir prendre de judicieuses décisions commerciales au sujet des investissements futurs.

VIA Rail Canada Inc.

VIA Rail a présenté les faits par l'intermédiaire de M^me^ Christina Sirsly. Voici en bref sa position.

VIA déclare qu'elle entend attirer de nouveaux clients et améliorer ses recettes. Elle a établi un plan exhaustif pour améliorer son image et promouvoir ses services. Pour atteindre cet objectif, elle a lancé des programmes de rabais pour ses services de voyageurs entre Montréal et Toronto et Montréal et Ottawa. Chacun de ces programmes a ses propres sources et ses propres objectifs.

Le tarif réduit pour l'itinéraire Montréal-Ottawa a été conçu précisément pour mettre à l'épreuve une nouvelle tarification à deux volets. Cette décision a été prise à cause de l'insatisfaction de VIA à l'égard de la tarification en place suivant laquelle les prix sont strictement fondés sur la distance, selon la méthode de la distance orthodromique. Or cette méthode tient à peine compte des divergences des marchés et des services. VIA souhaitait donc s'orienter vers une tarification fondée sur le marché, laquelle aurait ensuite été étendue à l'échelle du pays, le plus rapidement possible, si elle s'était révélée fructueuse.

Le programme de promotion sur l'itinéraire Montréal-Toronto faisait partie du Projet prioritaire qui visait à augmenter la clientèle et à améliorer le service. VIA se fixait un objectif de croissance quinquennal de 6 p. 100 par année pour ce service.

Dans le cadre de programmes distincts, VIA a offert des repas gratuits sur certains itinéraires et accordé des rabais de 50 p. 100 sur les achats futurs de billets lorsque les trains arrivaient en retard. En outre, s'efforçant d'améliorer la fiabilité, VIA a établi des rames fixes sur certains itinéraires. Au moment de la mise en œuvre intégrale du programme, le 1^er^ mai 1988, ces rames fixes avaient permis d'augmenter de 18 p. 100 la capacité de l'itinéraire Montréal-Toronto.

VIA soutient que les restrictions placées dans ses tarifs devraient réduire au minimum la dilution

will govern the competitive environment between the two modes so that sound business decisions could be taken in regard to future investments.

VIA Rail Canada Inc.

VIA presented evidence for its case through Ms. Christina Sirsly. The following summarizes VIA's position.

VIA has stated that it intends to attract new ridership and improve its revenues. It has developed a comprehensive plan to improve its image and promote its services. To accomplish this goal, it introduced discount programs on its Montreal-Toronto and Montreal-Ottawa passenger services. Each program has its own sources and goals.

The discount tariff on the Montreal-Ottawa route was designed specifically to test a new two-tier pricing structure. This came about as a result of VIA's dissatisfaction with the one in place. Based on what is called the "great circle distance" methodology, the fares were strictly distance related. There was little accommodation for market or service differences. As a result, VIA wanted to move to a market-based fare structure. If successful, VIA would expand it nationwide as quickly as possible.

The Montreal-Toronto promotion was part of Projet Prioritaire which was intended to increase passenger levels and improve service. VIA had a 5-year growth target of 6 per cent annually for this service.

In unrelated programs, VIA provided free lunches on some services and gave 50 per cent discount on future purchases for late arrivals. As well, VIA established a fixed train size (consist) on certain routes as part of an effort to improve reliability. The fixed consist increased capacity on the Montreal-Toronto route by 18 per cent when that program was fully implemented on May 1, 1988.

VIA maintains that the fences which it has incorporated in its tariffs should minimize dilution

des recettes. Selon son expérience, sur l'itinéraire Montréal-Ottawa par exemple, 80 p. 100 des voyageurs achètent leur billet moins de deux jours avant le départ. De plus, VIA soutient que l'exclusion du vendredi et du dimanche est une grande restriction.

Au sujet des frais marginaux, VIA soutient qu'ils sont minimes. Ses propositions au comité de direction ne tenaient compte d'aucune augmentation des frais découlant du programme de prix réduits ou de l'addition d'un seul passager de plus. VIA a la conviction qu'il n'y a pas de frais marginaux puisqu'elle a déjà la capacité. Elle estime que certains coûts ne sont pas strictement variables, même à court terme, car ces coûts font partie intégrante du réseau.

VIA avance que les tarifs visés par l'appel seraient sans incidence sur les recettes. Pour illustrer cette affirmation, elle a présenté une analyse de rentabilité pour chacun des deux tarifs réduits. L'analyse faite par VIA démontre que la compagnie avait besoin d'augmenter sa clientèle de 4 p. 100 sur l'itinéraire Montréal-Ottawa et de 5,7 p. 100 sur l'itinéraire Montréal-Toronto pour se trouver en position de non-incidence sur les recettes. En ce qui concerne la question du détournement des voyageurs des périodes de pointe aux périodes hors pointe, VIA présume que toute diversion de clientèle d'un jour de pointe à un jour hors pointe sera compensée par des personnes voyageant à prix courant. De plus, l'étude donne des chiffres bruts plutôt que des recettes nettes.

Dans un témoignage ultérieur, VIA a réfuté plusieurs des allégations de Voyageur. Le programme de prix réduits ne nuira pas à VIA parce qu'il améliorera ses recettes nettes. De même, VIA rejette la déclaration de l'appelant selon laquelle VIA, en qualité de transporteur subventionné, n'est pas astreinte aux considérations commerciales ordinaires. VIA est d'avis qu'elle suit les pratiques commerciales courantes et que son administration est responsable.

VIA rejette aussi l'allégation voulant qu'elle pirate la clientèle du transport par autocar. Selon VIA, au cours d'une grève récente chez Voyageur, elle n'a enlevé qu'entre 40 et 60 p. 100 de l'augmentation potentielle du marché. À son avis, les pertes de clientèle projetées par Voyageur sont surévaluées.

in revenues. Its experience, on the Montreal-Ottawa route for example, is that 80 per cent of the travellers purchase their tickets within two days of departure. Furthermore, VIA claims that the Friday/Sunday exclusion is a significant restriction.

On the matter of incremental costs, VIA has contended that these are insignificant. Its proposals to the management committee did not factor in any increase in costs relating to the discount program or relating to adding one more passenger. It is VIA's belief that since it already has the capacity, there are no associated incremental costs. VIA feels that there are certain costs which are not strictly variable, even in the short term; they are costs which are part of the system.

VIA maintains that the tariffs under appeal would be revenue neutral. To illustrate the affirmation, VIA submitted a break-even analysis for each of the two discount tariffs. VIA's analysis showed that the company needed to increase their ridership by 4 per cent on the Montreal-Ottawa route and 5.7 per cent on the Montreal-Toronto route to attain a revenue neutral position. In respect of the issue of the transfer of passengers from peak to off-peak periods, VIA assumed that any diversion from a peak day to an off-peak day would be replaced by people travelling at full fare. In addition, the study is in terms of gross as opposed to net revenues.

In further testimony, VIA refuted several of Voyageur's allegations. The discount program will not harm VIA because it will improve its net revenue. As well VIA rejects the appellant's statement that as a subsidized carrier VIA is not constrained by normal commercial considerations. In its view, VIA follows normal business practices and is managed responsibly.

VIA also rejects the allegation that it will raid passengers from the bus industry. During the recent Voyageur strike, VIA contends that it only drew from 40 to 60 per cent of the potential increased market. In its opinion, Voyageur's projected passenger losses are overstated.

Enfin, VIA avance que la capacité financière de Voyageur de fournir le service dans les régions éloignées ne sera pas compromise à cause des tarifs visés par l'appel. Selon VIA, Voyageur a toujours été suffisamment profitable, sauf que la compagnie mère répartit les profits ailleurs. De plus, les antécédents démontrent que la compagnie d'autocars a pu se départir sans peine des itinéraires déficitaires. Enfin, VIA soutient que Voyageur devrait inclure les recettes et les dépenses du service Parbus dans tous ses calculs de profits et pertes. Les résultats seraient plus conformes à la position financière réelle des itinéraires d'autocar.

Somme toute, VIA compte sur un apport favorable des tarifs réduits visés par l'appel et nie que ces tarifs nuisent le moindrement à l'intérêt public.

Intervenants

Au cours de l'audience publique, un bon nombre d'intervenants ont présenté leurs vues concernant les tarifs de VIA visés par l'appel.

Parmi les intervenants, l'Ontario Motor Coach Association, la Greyhound Lines of Canada, le ministère des Transports de la province de Québec, l'Association du transport aérien du Canada et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec appuient généralement la position de Voyageur, soit parce qu'ils jugent les tarifs réduits de VIA préjudiciables à l'intérêt public ou qu'ils estiment qu'il faut clarifier le mandat de VIA pour ce qui est de l'avenir du transport ferroviaire des voyageurs, ou pour ces deux motifs.

Par contre, Transport 2000 Canada et l'Association des consommateurs du Canada abondent généralement dans le sens de VIA qui soutient que les programmes de prix réduits ne nuisent pas à l'intérêt public et qu'ils favorisent le maintien de l'adaptabilité des prix de VIA, chose profitable pour les voyageurs dans un milieu moins réglementé.

Le Directeur des enquêtes et de la recherche, *Loi sur la concurrence*, a participé à l'audience publique en qualité d'intervenant dans l'intérêt public; il a offert ses compétences d'expert au sujet des dispositions de la *Loi sur la concurrence* qui portent sur les prix déloyaux.

Finally, it is VIA's contention that Voyageur's financial capacity to provide service to remote areas will not be harmed as a result of the tariffs under appeal. In VIA's view, Voyageur has always been sufficiently profitable, were it not for its parent company redirecting profits to another area. Furthermore, history shows that the bus company has been able to divest itself of unprofitable routes with little difficulty. Lastly, VIA argues that Voyageur should include its Parbus revenues/expenses in any of its profit/loss calculations. The results would be more reflective of the true financial position of its bus routes.

In summary, VIA expects a positive contribution from the discount tariffs under appeal and denies that they represent any prejudice to the public interest.

Intervenors

A number of intervenors presented their views concerning the VIA tariffs under appeal during the course of the public hearings.

Among the intervenors, the Ontario Motor Coach Association, Greyhound Lines of Canada; the ministère des Transports for the Province of Québec; the Air Transport Association of Canada; and the Association des propriétaires d'autobus du Québec generally supported the position adopted by Voyageur, either that VIA's discount tariffs are prejudicial to the public interest and/or that there is need to clarify VIA's mandate in regards to the future of rail passenger transport.

On the other hand, Transport 2000 Canada and the Consumers Association of Canada generally supported VIA's position that the fare discount programs are not prejudicial to the public interest and were favorable to the maintenance of VIA's pricing flexibility which is beneficial to the travelling public in the context of a less regulated environment.

The Director of Investigation and Research, *Competition Act* participated at the public hearings as a public interest intervenor offering his expertise into the predatory pricing provisions of the *Competition Act*.

En outre, un grand nombre de particuliers et d'organismes ont participé à l'enquête en fournissant à l'Office leurs vues dans des exposés oraux, donnés à l'audience publique, ou dans des mémoires écrits.

Analyse

Dans l'enquête qu'il était tenu de mener en vertu du paragraphe 281(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, l'Office a examiné et considéré tous les faits qui lui ont été présentés et qui ont été versés au dossier public, et il a tenu compte de toutes les considérations qui lui ont paru pertinentes. Voici l'analyse qu'en fait l'Office.

Voyageur soutient que les tarifs de VIA à l'égard desquels il a interjeté appel sont préjudiciables à deux égards. D'abord, il a allégué que les tarifs de VIA entraîneront une baisse des recettes de VIA parce que les recettes issues du surcroît de clientèle amené par les prix réduits ne compensera pas la perte découlant du grand nombre de voyageurs actuels qui voyageront aux prix réduits. Il s'ensuit que cette perte de recettes conduira inévitablement à la nécessité d'augmenter les subventions versées par le gouvernement du Canada.

Les coupures de prix ramèneront les prix de VIA à un niveau inférieur à un bon nombre des prix de Voyageur pour le même itinéraire. Voyageur avance que le résultat inévitable de pareille mesure de fixation des prix par VIA sera le détournement des voyageurs d'autocar vers VIA. Selon Voyageur, la conséquence immédiate sera une réduction de ses profits sur deux de ses itinéraires rentables et, donc, un amoindrissement de son aptitude à exploiter les trajets déficitaires dans les régions éloignées qui font partie de son réseau. Voyageur avance que le problème sera exacerbé si VIA fait des coupures de prix en période hors pointe un élément permanent de sa tarification, et que son aptitude à poursuivre l'exploitation des autocars sera, de fait, compromise.

L'Office conclut qu'il est impératif que la stimulation de la demande ne se fasse pas au prix d'une baisse des recettes. Le moyen approprié d'assurer qu'il n'y ait pas érosion des recettes de VIA aurait été l'imposition de restrictions touchant les prix réduits. Essentiellement, plus grandes sont

In addition, a large number of individuals and organizations contributed to the investigation in providing to the Agency their views by the way of oral submissions at the public hearing or through written submissions.

Analysis

The Agency, in conducting the investigation required of it pursuant to subsection 281(1) of the *Railway Act*, has reviewed and taken into consideration all of the evidence presented to it and on the public record and has had regard for all considerations that appear to it to be relevant. The following is the Agency's analysis of those considerations.

Voyageur has alleged that the VIA tariffs which are the object of its appeal are prejudicial in two ways. First, it is alleged the VIA tariffs will result in a reduction in VIA revenues because the revenue from additional passenger traffic stimulated by the lower fares will not offset the loss of revenue from a significant portion of existing passenger traffic taking advantage of the lower fares. The implication is that such revenue loss will inevitably lead to a requirement for increased subsidies from the Government of Canada.

The fare reductions would reduce VIA's fares to a level below many of the Voyageur fares on the same route. Voyageur alleges that the inevitable result of such pricing action by VIA will be a transfer of bus passengers to VIA. In Voyageur's view, the immediate result will be a reduction in Voyageur's profits on two of its profitable routes and therefore a reduction in its ability to operate unprofitable routes in remote areas which form part of the Voyageur system. Voyageur alleges that the problem will be exacerbated if VIA makes off-peak price reductions a permanent part of its pricing structure and will, in fact, threaten Voyageur's ability to continue bus operations.

The Agency has concluded that it is imperative that stimulation of demand must not be at the expense of reduced revenues. The appropriate means of ensuring that there is no cannibalization of VIA's revenues would have been through the erection of fences around the discount fares. In

les restrictions dont est assorti un tarif donné, moins sont grands les risques de baisse des recettes.

En ce qui concerne les deux tarifs visés par l'appel, l'Office a conclu que les restrictions dont VIA a assorti les tarifs réduits ne sont pas suffisantes pour donner une assurance raisonnable que les recettes ne baisseront pas par suite de leur application. Les restrictions établies par VIA sont quasi inexistantes. La condition d'achat deux jours à l'avance est déconcertante puisqu'un billet acheté le lundi pourrait servir le mercredi et que, de toute façon, le délai d'achat préalable est extrêmement bref, compte tenu de l'ampleur du rabais. La facilité avec laquelle les billets peuvent être échangés, à deux jours d'avis là encore, et l'absence totale de pénalité d'annulation témoignent aussi du manque d'intérêt de VIA pour les répercussions des prix réduits sur ses recettes. L'aspect le plus important de tous est probablement l'absence d'une restriction que VIA a décidé d'écarter complètement, le contrôle d'inventaire. En théorie, il est possible que les jours hors pointe, la quasi-totalité des sièges, tant du service coach que du service VIA-1 sur l'itinéraire Montréal-Ottawa et du service coach sur l'itinéraire Montréal-Toronto, puissent être occupés par des voyageurs ayant acheté un billet à prix réduit.

VIA a indiqué sa conviction que les voyageurs qui se déplacent les jours de pointe ne modifieront pas leurs arrangements de voyage pour profiter des prix réduits des jours hors pointe ou, plus précisément, que tout détournement de clientèle d'une journée de pointe à une journée hors pointe sera compensé par des personnes voyageant à prix intégral. VIA explique ce raisonnement par le fait que les trains des journées de pointe sont généralement complets. Dans les faits, toutefois, les statistiques de 1988 fournies par VIA montrent que, pour l'itinéraire Montréal-Ottawa, 84 p. 100 des trains du vendredi et du dimanche ne sont pas complets. Manifestement, dans la plupart des cas, le voyageur qui délaissera un train de pointe pour un train hors pointe entraînera une perte de recettes pour VIA. Qui plus est, la faible incidence des trains complets sur les jours de fort déplacement mine la raison d'être des prix réduits avancée par VIA. Lorsque 84 p. 100 des trains des jours de pointe quittent généralement leur point de départ sans être complets, les prix réduits ne sont pas la réaction appropriée. Plutôt, il conviendrait

essence, the more restrictive the fences erected around a particular fare structure, the lower the risk of revenue diminution.

In the case of the two tariffs under appeal, the Agency has concluded that the fences which VIA put around the lower fares were not sufficient to provide reasonable assurance that revenues would not decrease as a result of implementing the discount fares. The fences established by VIA are almost nonexistent. The two day advance purchase requirement is misleading in that a ticket purchased Monday could be used Wednesday and, in any event, the advance purchase time is extremely short, considering the magnitude of the discount. The ease of changing tickets, once again on a minimum of two days notice, and the total absence of penalties for cancellation are further evidence of VIA's lack of concern for the effect of the discount fares on its revenues. Perhaps most important of all is the absence of a fence that VIA chose not to implement at all inventory control. Theoretically, it is possible that on off-peak days virtually every seat, both in coach and in VIA-1 on the Montreal-Ottawa route and in coach on the Montreal-Toronto route, could be occupied by a passenger travelling on a discount fare.

VIA has stated its belief that passengers travelling on peak days will not change travel plans to take advantage of the off-peak discount fares or, more precisely, any diversion from a peak day to an off-peak day would be replaced by people travelling at full fare. VIA's explanation for such reasoning was that peak period trains are generally sold out. In fact, 1988 statistics provided by VIA indicate that on the Montreal-Ottawa route 84 per cent of Friday/Sunday trains are not sold out. Clearly, in most cases, the diversion of a peak period passenger to an off-peak train would result in a loss of revenue to VIA. Moreover the small incidence of sold-out trains on peak travel days undermines the rationale put forward by VIA for discounting fares. Where 84 per cent of such trains are routinely departing with space available, discount fares are not an appropriate service response. Rather, the more suitable response ought to be to adjust the consist on those few occasions when surge demand is evident. In this respect, therefore, VIA's proposed discount fares appear to be a fare reduction rather than a special tariff designed to

de modifier la rame les rares fois où un surcroît de demandes est manifeste. À cet égard, donc, les prix réduits proposés par VIA semblent tenir plus de la réduction de prix que d'un tarif spécial conçu pour favoriser une tendance particulière chez les voyageurs.

De l'avis de l'Office, tous ces faits conduisent indéniablement à la conclusion qu'en ce qui concerne les tarifs visés par l'appel, il est fort probable que les prix de promotion ne seront pas sans incidence sur les recettes de VIA. Les fonds de VIA proviennent de deux sources, les billets et le gouvernement du Canada. Si les prix réduits en cause font baisser les recettes des billets, la perte se trouve être compensée par le gouvernement du Canada, directement ou indirectement, sans que la population du Canada dans son ensemble y trouve un avantage. Considérant ce qui précède, l'Office conclut que les tarifs de VIA visés par l'appel nuisent à l'intérêt public.

L'alinéa 281(2)*a)* de la *Loi sur les chemins de fer* oblige l'Office, s'il le juge pertinent, à tenir compte dans son enquête au sujet d'un tarif des voyageurs de l'incidence du tarif sur la capacité financière d'assurer des services de voyageurs dont disposent les autres transporteurs de voyageurs. Les prix réduits de VIA visés par l'appel sont inférieurs au prix de l'aller simple courant de Voyageur entre Montréal et Ottawa et entre Montréal et Toronto. En fait, ils sont comparables, du point de vue d'un voyage aller-retour, au tarif excursion de 10 jours de Voyageur. L'Office conclut que les prix de VIA, compte tenu des restrictions minimales dont ils sont assortis, entraîneraient le détournement de voyageurs de Voyageur vers VIA. Il juge que pareille perte de clientèle et, partant, de recettes, dans deux de ses itinéraires rentables, réduirait la capacité de Voyageur de continuer à exploiter des trajets déficitaires situés hors du corridor. L'Office est d'avis que la perte de service sur ces trajets nuirait à l'intérêt public.

Conclusions

L'Office, après avoir conclu que les prix contenus dans les deux tarifs réduits de VIA nuisent à l'intérêt public, a déterminé que la solution appropriée, en l'occurrence, est de faire rapport de ses conclusions au gouverneur en conseil et de lui recommander de prendre les mesures nécessaires.

encourage a particular travelling pattern amongst the travelling public.

In the Agency's view, all of this leads inevitably to the conclusion that in the case of the specific tariffs under appeal, there is a significant probability that the promotional fares will not leave VIA revenue neutral. VIA's funding comes from two sources, from the fare box and from the Government of Canada. If these specific fare promotions result in a reduction in fare box revenues, that loss must be covered by the Government of Canada, either directly or indirectly, without a corresponding benefit to the people of Canada as a whole. In consideration of the foregoing, therefore, the Agency has concluded that the specific VIA tariffs under appeal are prejudicial to the public interest.

Paragraph 281(2)*(a)* of the *Railway Act* requires the Agency, if it considers it relevant, to include in its investigation of a passenger fare tariff under appeal consideration of the effect of the tariff on the financial ability of other passenger carriers to provide passenger services. The VIA discount fares under appeal are lower than the regular Voyageur one-way fares between Montreal and Ottawa and between Montreal and Toronto. They are, in fact, comparable, on a round trip basis, to Voyageur's 10 day excursion fares. The Agency has concluded that the VIA fares, with the minimal fences established, would result in the transfer of passengers from Voyageur to VIA. The Agency has concluded that such a loss of passengers and, therefore, revenue from two of its profitable corridor operations would reduce Voyageur's ability to continue to operate unprofitable non-corridor routes. Loss of service on such routes would in the Agency's view be prejudicial to the public interest.

Conclusions

The Agency, having found that the fares in the two VIA discount tariffs are prejudicial to the public interest, has determined that the appropriate remedy under the circumstances is to report its findings to the Governor in Council with a recommendation for further action. Subsection

Le paragraphe 281(3) de la *Loi sur les chemins de fer* énonce les moyens dont dispose l'Office pour remédier à une situation où des tarifs de voyageurs nuisent à l'intérêt public. Ce paragraphe se lit comme suit :

> « (3) Si la Commission, après une audience, conclut que le tarif ou les conditions qui font l'objet de l'appel nuisent à l'intérêt public, elle peut prendre une ordonnance sommant la compagnie de supprimer la cause du préjudice dans le tarif ou les conditions en cause, ou elle peut rendre telle autre ordonnance qu'elle considère convenir aux circonstances, ou elle peut faire rapport à ce sujet au gouverneur en conseil aux fins de faire prendre toute mesure jugée appropriée. 1966-67, c. 69, art. 55. »

Si les tarifs étaient toujours en vigueur, l'Office pourrait simplement ordonner qu'en soient supprimées les caractéristiques préjudiciables. Dans les faits, par contre, cette solution n'est pas possible puisque le tarif Montréal-Toronto a expiré à la fin de juin 1988 et le tarif Montréal-Ottawa, à la fin d'août 1988.

La seconde option est que l'Office prenne l'arrêté qu'il considère approprié. Dans le cas qui nous occupe, il pourrait s'agir d'un arrêté déclaratoire de l'Office. Pareil arrêté servirait de guide pour VIA dans l'avenir en établissant ce que l'Office considère être nuisible pour l'intérêt public. Cet arrêté déclaratoire pourrait prendre l'une ou l'autre des deux formes, soit simplement déclarer que les dispositions des tarifs visés par l'appel sont nuisibles à l'intérêt public ou déclarer qu'une combinaison particulière de rabais et de restrictions serait acceptable.

Cependant, l'Office estime que ni l'une ni l'autre de ces options pour un arrêté déclaratoire n'est acceptable et ne convient dans ce cas particulier. En effet, si un prix réduit de 40 p. 100 assorti d'une restriction d'achat deux jours à l'avance est jugé nuisible pour l'intérêt public, VIA pourrait établir un prix réduit de 39 p. 100 avec achat préalable deux jours à l'avance ou un prix réduit de 40 p. 100 avec restriction d'achat trois jours à l'avance ou quelque autre des centaines de combinaisons de prix réduits. Voyageur, ou une autre partie, pourrait en appeler du tarif et l'Office devrait se prononcer sur cet appel, et ainsi de suite. Éventuellement, bien entendu, la gamme des combinaisons de prix et de restrictions qui seraient nuisibles à l'intérêt public

281(3) of the *Railway Act* sets out the Agency's powers to remedy a situation where there is prejudice to the public interest in respect of passenger fares:

> "(3) If the Commission, after a hearing, finds that the tariff or conditions in respect of which the appeal was made are prejudicial to the public interest, it may make an order requiring the company to remove the prejudicial feature of the relevant tariff or conditions, or such other order as in the circumstances the Commission considers proper, or it may report thereon to the Governor in Council for any action that is considered appropriate. 1966-67, c. 69, s. 55"

If the tariffs were still in effect, the Agency could simply order the removal of the prejudicial features in the tariff. In the present case, however, this option is not available, since the Montreal-Toronto tariff expired at the end of June 1988 and the Montreal-Ottawa tariff expired at the end of August 1988.

The second option is for the Agency to make an order which the Agency considers appropriate. In the present instance, this could be the issuance by the Agency of a declaratory order. Such an order would serve as a guide to VIA in the future by signalling what the Agency considers prejudice to the public interest. A declaratory order could take one of two forms, either simply declaring that the provisions of the tariffs under appeal are prejudicial to the public interest or declaring that a particular combination of discounts and fences would be acceptable.

The Agency, however, has concluded that neither of these options for a declaratory order are acceptable or appropriate in this particular case. If a 40 per cent discount fare with a two day advance purchase fence is declared to be prejudicial to the public interest, VIA could establish a 39 per cent discount fare with a two day advance purchase fence or a 40 per cent discount with a three day fence or one of literally hundreds of other discount fare structures with varying discounts and fences. Voyageur, or any other party, could appeal the fare structure and the Agency would rule on that appeal and so on. Eventually, of course, the range of passenger fare/fence combinations which would be prejudicial to the public interest would become

apparaîtrait mais, dans l'intervalle, une grande incertitude règnerait chez VIA, Voyageur, le reste de l'industrie du transport interurbain par autocar et les voyageurs concernant la tarification appropriée pour VIA.

La solution de prendre un arrêté déclaratoire énonçant une combinaison de prix réduits et de restrictions est, à notre avis, encore moins admissible, puisqu'elle exigerait essentiellement que l'Office délimite le secteur du marché des transports en général et du marché du transport de surface en particulier que VIA pourrait desservir. Il s'agit là d'une question de politique publique qui déborde nettement le mandat de l'Office sous le régime de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*.

L'Office a aussi envisagé la possibilité de prendre quelque autre forme d'arrêté pour remédier à la situation. Cependant, les parties n'en n'ont signalé aucune dans leur argumentation.

Après avoir considéré et rejeté les autres options pour remédier à la situation, il ne reste à l'Office que la solution de faire rapport de ses conclusions au gouverneur en conseil. Voyageur, avec l'appui de l'Ontario Motor Coach Association, du ministère des Transports de la province de Québec et de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec a, en fait, demandé que l'Office recommande au gouverneur en conseil d'entamer une enquête sur la politique de tarification de VIA, suivant le mandat qu'établira le gouvernement du Canada.

La présente demande de Voyageur est la dernière d'une série de demandes en vertu de l'article 281 qu'ont faites Voyageur et d'autres compagnies d'autocar dans des appels interjetés concernant divers programmes de prix réduits et de tarification mis en place par VIA. Le dénominateur commun de ces griefs est la perception que les politiques de tarification de VIA et les prix qui s'ensuivent entravent une concurrence loyale entre les modes. La *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, S.C. 1987, ch. 34, déclarent que l'intérêt public sera le mieux servi par « la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces » et que « ces objectifs ont le plus de

apparent, but in the meantime there would be a great deal of uncertainty on the part of VIA, Voyageur and the rest of the intercity bus industry and the travelling public concerning what an appropriate VIA price structure would be.

The option of making a declaratory order setting out a combination of fare discounts and fences is, in our view, even less palatable, since it in essence would require the Agency to establish the segment of the transportation market in general and the surface transportation market in particular which VIA could attempt to serve. This is a public policy matter which clearly falls outside of the Agency's mandate with respect to section 281 of the *Railway Act*.

The Agency has also considered whether there is some other appropriate order which the Agency could issue to effect a remedy. No such other appropriate order in these circumstances was suggested to us by the parties in the course of their arguments.

Having considered and rejected the other options for effecting a remedy, the Agency is left with the option of reporting its findings on the matter to the Governor in Council. Voyageur, supported by the Ontario Motor Coach Association, the ministère des Transports for the Province of Québec and Association Propriétaires d'autobus du Québec has, in fact requested that the Agency make such a report to the Governor in Council recommending that an inquiry be instituted into VIA's pricing policy on terms of reference to be determined by the Government of Canada.

The present application by Voyageur is the latest in a series of section 281 applications by Voyageur and other bus companies appealing various fare discount programs and pricing structures implemented by VIA. The common denominator in these grievances has been the perception that VIA's pricing policies and the resulting fares were an obstacle to fair competition between modes. Both the *Railway Act* and the *National Transportation Act, 1987*, S.C. 1987, c. 34 stress that the public interest will best be served by the existence of a "safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services" and that these objectives "are most likely to be achieved when all carriers are

chance de se réaliser en situation de concurrence, dans et parmi les divers modes de transport, entre tous les transporteurs ».

La politique de tarification de VIA est manifestement un sujet d'inquiétude constant pour l'industrie du transport interurbain par autocar, principal compétiteur de VIA. L'Office a conclu qu'un appel interjeté en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* n'est pas un moyen approprié pour traiter des inquiétudes relatives à la politique générale de tarification et à la stratégie de commercialisation de VIA, pour diverses raisons. D'abord, les instances d'appel sont longues et, l'affaire qui nous occupe l'a montré, il n'est pas toujours possible d'entendre et de trancher un appel pendant la durée de validité d'un tarif spécial. Plus important encore, le libellé de l'article 281 fait qu'un appel doit être interjeté contre un tarif particulier. Or, le problème est que les tarifs isolés, en particulier les promotions de prix à court terme, ne sont qu'un élément de la politique de tarification de VIA. La politique de tarification globale sert à délimiter le secteur du marché des transports en général et du marché des transports de surface en particulier que VIA cherche à desservir. Manifestement, il s'agit d'une question de politique publique que l'Office n'est pas habilité à trancher.

Étant donné que l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* n'est pas tout à fait efficace pour régler les inquiétudes d'intérêt public que suscitent la politique de tarification de VIA et ses répercussions sur le milieu de la concurrence pour le transport interurbain des voyageurs, l'Office recommande que le gouverneur en conseil demande au ministre des Transports de lui ordonner de faire enquête, en vertu de l'article 31 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, sur la politique de tarification de VIA Rail. Copie du mandat proposé pour cette enquête est annexée au présent document.

able to compete, both within and among the various modes of transportation".

VIA's pricing policy is obviously a matter of continuing concern to the intercity bus industry, VIA's major competitor. The Agency has concluded that, an appeal pursuant to section 281 of the *Railway Act* is not the appropriate means of dealing with concerns relating to VIA's overall pricing policy and marketing strategy, for a number of reasons. Firstly, appeal proceedings are lengthy and, as this case has shown, it may not be possible to hear and dispose of an appeal during the currency of any special tariff. Most importantly, the language of section 281 is such that an appeal must be made against a specific tariff. The problem is that individual tariffs, particularly short term price promotions, represent only a part of VIA's pricing policy. VIA's overall pricing policy serves to establish the segment of the transportation market in general and the surface transportation market in particular which VIA attempts to serve. This is clearly a public policy matter which the Agency has no authority to rule upon.

Because section 281 of the *Railway Act* is not entirely effective in dealing with the public policy concerns of VIA's pricing policy and its impact on the competitive environment for intercity passenger transportation, the Agency recommends that the Governor in Council request that the Minister of Transport direct the Agency to undertake an inquiry, pursuant to section 31 of the *National Transportation Act, 1987*, into VIA Rail's pricing policy. A copy of proposed terms of reference for such an inquiry are attached as an appendix to this report.

ANNEXE 1

ENQUÊTE SUR LA POLITIQUE DE TARIFICATION DE VIA RAIL

MANDAT PROPOSÉ

Objet

L'enquête a pour objet d'évaluer la politique de tarification de VIA et ses répercussions sur la concurrence pour la clientèle entre les modes.

Grand axe

Dans cette enquête, l'Office devra s'attacher aux points suivants :

1) Examiner la politique et les pratiques de tarification de VIA; entre autres, faire une évaluation préalable des éléments suivants :

    a) la méthode utilisée, y compris :

        i) l'étendue de son application;

        ii) la conformité avec les pratiques admises dans l'industrie.

    b) la sensibilité des recettes et des reports aux variations des prix.

2) Analyser le marché et les compétiteurs en cause ainsi que les stratégies utilisées pour attirer de la nouvelle clientèle; entre autres, faire l'évaluation des éléments suivants :

    a) les tendances de la clientèle et leurs motifs;

    b) les modes touchés et les secteurs du marché que chacun vise;

    c) les promotions utilisées, y compris :

        i) la recherche faite pour leur mise au point;

        ii) leur mise en œuvre;

        iii) leur évaluation;

APPENDIX 1

INQUIRY INTO VIA RAIL PRICING POLICY

PROPOSED TERMS OF REFERENCE

Purpose

The purpose of the inquiry will be to make an assessment of VIA's pricing policy and its impact on the competition for ridership between modes.

General Approach

In conducting this inquiry the Agency shall:

1) Consider the policy and practices of VIA in establishing their fares. Such consideration will include an initial evaluation of

    a) the methodology used, including

        i) the extent of its application

        ii) conformity with accepted industry practices

    b) how sensitive the revenue and carryings are to variations in fares

2) Consider the market and the competitors involved as well as the strategies used to attract new ridership. This will include an assessment of

    a) ridership trends, including their explanations

    b) the modes involved and what segment of the market each is targeting

    c) the promotions used, including

        i) the research involved in their development

        ii) their implementation

        iii) their assessment

iv) leur efficacité pour attirer la clientèle.

3) Considérer les aspects d'intérêt public, entre autres :

a) l'incidence des prix de VIA sur les éléments suivants :

i) les subventions versées par l'État;

ii) le maintien d'une concurrence loyale;

iii) l'aptitude des concurrents à maintenir le service par interfinancement.

b) tout autre point que l'Office juge avoir une incidence sur l'intérêt public.

4) Consulter VIA, Voyageur, Greyhound et tout autre particulier ou organisme que l'Office juge intéressé ou touché par les activités de VIA et prendre en considération leurs vues.

5) Présenter un rapport provisoire des conclusions et des recommandations préliminaires au ministre, au plus tard trois mois après la réception du présent mandat.

iv) their effectiveness in attracting ridership

3) Consider public interest matters including

a) the effect of VIA's fares on

i) the applicable subsidies from government

ii) the maintenance of fair competition

iii) the competitors' ability to maintain service by cross-subsidization

b) any other matter which the Agency considers to have an impact upon the public interest

4) Consult with and consider the views of VIA, Voyageur, Greyhound and any other person or organization which the Agency considers to have an interest or be affected by VIA's operations.

5) Submit a draft report of the findings and preliminary recommendations to the Minister no later than three months following the receipt of these terms of reference.

Relatif au passage supérieur permettant à la 4e Avenue de franchir l'emprise et les voies ferrées du Canadien Pacifique Limitée, dans la ville de Moose Jaw, dans la province de la Saskatchewan, au point milliaire 0,4 de la subdivision Swift Current, comme il est indiqué sur le dessin no 52361-P2 révisé au 1er octobre 1986;

Relatif à la demande présentée par le Canadien Pacifique Limitée en vue d'obtenir l'autorisation de faire circuler ses trains sous ledit passage supérieur durant la période de reconstruction.

RÉPERTORIÉ : CANADIEN PACIFIQUE LTÉE (RE)

Membres : Edward Weinberg et Keith Penner
Arrêté no : 1988-R-1206
Date de l'arrêté : le 22 décembre 1988
Date des motifs de l'arrêté : le 24 juillet 1989
Dossier no : 36968

Transport ferroviaire - Reconstruction d'une emprise - Répartition des coûts - Règles de procédure équitables - Pouvoir de l'Office d'interpréter des ententes privées - Autorité de l'Office d'assigner la responsabilité relative au coût de reconstruction et d'entretien à venir

Dans cette affaire, la Ville de Moose Jaw, en Saskatchewan, demandait à l'Office d'enjoindre le CP à payer le coût de reconstruction des travées d'acier, des culées et des piles de support d'un passage supérieur, conformément à une entente datant de 1929, ou qu'elle répartisse le coût à parts égales entre les deux parties pour la reconstruction de la structure en entier.

En défense, le CP a allégué que l'Office n'avait pas la compétence d'interpréter, d'appliquer ou de faire respecter une entente privée.

Décision : L'Office a ordonné au CP de reconstruire et d'entretenir, à ses frais, la partie en acier et les piliers de soutènement, ainsi que les culées du passage supérieur, et à la Ville, de fournir et d'entretenir, à ses frais, les éléments décoratifs et la surface en asphalte.

L'Office a affirmé que ses pouvoirs relatifs à la détermination de toute question et de tout point concernant un croisement et la répartition des coûts de reconstruction et d'entretien à venir lui sont conférés non pas par l'entente de 1929, mais par la *Loi sur les chemins de fer*.

In the matter of the overhead bridge carrying 4th Avenue across and over the right of way and tracks of Canadian Pacific Limited, in the City of Moose Jaw, in the Province of Saskatchewan, at mileage 0.4 Swift Current Subdivision, as shown on Drawing No. 52361-P2 revised to October 1, 1986;

In the matter of the application of Canadian Pacific Limited for authority to operate its trains under the said overhead bridge during the period of reconstruction.

INDEXED AS: CANADIAN PACIFIC LTD. (RE)

Members: Edward Weinberg and Keith Penner
Order No.: 1988-R-1206
Date of Order: December 22, 1988
Date of Reasons for Order: July 24, 1989
File No.: 36968

Railway transportation - Reconstruction of an overhead bridge - Cost apportionment - Rule of procedural fairness - Agency's power to interpret private agreement - Agency's authority to assign responsibility for both the costs of reconstruction and future maintenance

In this case, the City of Moose Jaw, Saskatchewan, asked the Agency to either require CP to be responsible for the reconstruction costs of the steel spans and the piers and abutments supporting an overhead bridge in accordance with a 1929 Agreement, or apportion costs equally between the parties for reconstruction of the entire structure.

In response, CP alleged that the Agency was without jurisdiction to interpret, apply or enforce a private agreement.

Decision: The Agency ordered CP to reconstruct and maintain, at its own expense, the steel portion and supporting piers and abutments of the overhead bridge and the City to provide and maintain, at its own expense, additional decorative features and the required asphalt surface.

The Agency alleged that it has the authority to determine all matters and things in respect of a crossing and the cost apportionment of reconstruction and future maintenance, not from the 1929 agreement but from the *Railway Act*.

Lois, règlements et règles cités

Loi sur les chemins de fer, L.R.C. (1985), ch. R-3

Règlement sur les étagements de voies des chemins de fer - Ordonnance générale n° E-5, C.R.C. 1978, ch. 1191

MOTIFS DE L'ARRÊTÉ

Historique de la demande

Le Canadien Pacifique Limitée (CP) a déposé, le 9 janvier 1987, une demande d'autorisation en vue de reconstruire deux travées d'acier du passage supérieur situé au point milliaire 0,4 de la subdivision Swift Current, dans la Ville de Moose Jaw, en Saskatchewan. Le CP précisait alors qu'il présenterait un autre document sur la répartition du coût. Dans l'intervalle, les négociations entre la Ville de Moose Jaw (Ville) et le CP visant à résoudre la question de la responsabilité relative au coût de reconstruction ont échoué, et le pont a été fermé en raison de son mauvais état.

Le 9 février 1988, le commissaire de la Ville a écrit au surintendant du CP, à Moose Jaw, au sujet d'une rencontre entre les représentants de la compagnie de chemin de fer et ceux de la Ville. Voici le contenu de sa lettre :

> [traduction libre] « Comme je vous l'ai dit lors de notre rencontre, un examen détaillé de la section de béton du pont a été effectué en octobre et en novembre, et il semble que celle-ci se soit détériorée au point d'interdire toute charge supérieure à 5 tonnes. Cela signifie que cette section devra aussi être refaite en majeure partie pour bien répondre aux besoins de transport.
>
> D'après une estimation préliminaire de nos conseillers, le coût de réparation de la section en béton se situe entre 2,6 et 3 millions de dollars.
>
> Des ententes antérieures ou ordonnances de la Commission concernant la travée d'acier et la section de béton du pont de la 4e Avenue indiquent que le coût de l'ouvrage a été, à l'origine, assumé à parts égales. La Ville souhaite donc entamer des négociations avec le CP Rail relativement au partage du coût de la réfection de la partie en béton du pont.

Statutes, Regulations and Rules Cited

Railway Act, R.S.C. 1985, c. R-3

Railway Grade Separations Regulations General Order No. E-5, C.R.C. 1978, c. 1191

REASONS FOR ORDER

History of the application

Canadian Pacific Limited (CP) applied on January 9, 1987 for leave to reconstruct two steel spans of the overhead bridge, at mileage 0.4 Swift Current Subdivision, in the City of Moose Jaw, Saskatchewan. CP advised, at that time, that a submission with respect to the apportionment of costs would follow. Attempts between the City of Moose Jaw (City) and CP to resolve the matter of responsibility for the reconstruction costs, in the meantime, have not been successful and the bridge was closed to vehicular traffic due to the poor condition of the structure.

The City Commissioner wrote to the Superintendent, CP, in Moose Jaw, on February 9, 1988, referring to a meeting held between railway and city officials. He stated:

> "As mentioned to you during our meeting, detailed investigation of the concrete portion of the bridge was carried out in October and November, and it appears that this portion of the bridge has also deteriorated to the point where a load restriction of 5 tons is required. This would indicate that the concrete portion of the bridge also requires significant upgrading in order to properly function as a transportation route.
>
> Preliminary estimates received from our consultants places the cost of the repairs to the concrete portion at $2.6 to $3 million dollars.
>
> Previous Agreements and/or Board Orders involving both the steel span and the concrete portion of the 4th Avenue Bridge indicates that this structure was originally cost-shared on a 50/50 basis. The City therefore wishes to enter into negotiations with CP Rail for cost-sharing to carry out the necessary improvements to the concrete portion of the bridge.

Nous proposons donc que les travées d'acier et la section de béton soient refaites et que le coût soit supporté également par la Ville de Moose Jaw et le CP Rail.

Le coût total des réparations du pont a été évalué de la façon suivante :

Travées d'acier	1 200 000 $
Partie en béton	3 000 000 $
Total	4 200 000 $

Nous aimerions donc vous rencontrer, de même que d'autres représentants du CP Rail.

Nous sommes heureux que le CP Rail souhaite procéder immédiatement à la réfection des travées d'acier, et nous ne voyons pas de problème particulier. La Ville aimerait que la section de béton soit refaite le plus tôt possible, de façon que tout le pont puisse être remis en service. Nous suggérons que la réfection soit entamée dans les plus brefs délais tandis que se dérouleront les négociations sur le partage du coût. Si nous n'aboutissions pas à une entente sur cette question, nous pourrons en saisir l'Office national des transports qui prendra la décision.

La présente lettre remplace notre correspondance antérieure sur le partage du coût. »

Et, le 3 mai 1988, la Ville a écrit au secrétaire de l'Office national des transports (Office) pour l'informer que si une entente préliminaire pouvait être conclue sur le partage du coût de l'ouvrage au complet, des mémoires seraient par la suite présentés à l'Office.

Il s'est ensuivi de nombreuses discussions et lettres entre la Ville et la compagnie de chemin de fer, au terme desquelles la Ville a fait parvenir à l'Office, le 13 juillet 1988, toute sa correspondance avec le CP. Le CP avait rejeté la proposition de partage de la Ville à l'égard du coût du pont en entier. Le surintendant du CP avait informé la Ville, dans une lettre en date du 27 mai 1988, que « le CP n'avait aucune obligation de quelque nature à l'égard de la partie du pont visée par la proposition de partage de coût adressée à la compagnie ». Il concluait que la compagnie n'était nullement obligée d'accéder à la demande.

Our proposal therefore is that both the steel span and the concrete portion be upgraded and cost-shared on a 50/50 basis between the City of Moose Jaw and CP Rail.

Total cost of the bridge repairs is estimated as follows:

Steel Span	$1,200,000.00
Concrete Portion	3,000,000.00
Total	$4,200,000.00

We therefore wish to arrange a meeting to discuss this matter with you and other officials from CP Rail.

We appreciate that CP Rail wishes to proceed immediately with the steel span, and we do not see this as a particular problem. The City also wishes to have the concrete portion upgraded as quickly as possible so that this entire bridge can be put back into useful operation. We suggest that the necessary repairs and renovations proceed as quickly as possible while negotiations on cost-sharing are being discussed. In the event that we are unable to reach agreement relative to cost-sharing, then this matter can be referred to the National Transportation Agency for a decision.

This letter supersedes our previous correspondence relative to cost-sharing."

The City subsequently wrote to the Secretary of the National Transportation Agency (Agency) on May 3, 1988 advising that if preliminary agreement could be reached on the cost apportionment of the entire structure, submissions would be made thereafter to the Agency.

A protracted series of discussion and correspondence ensued between the City and CP, culminating in a letter to the Agency dated July 13, 1988, with which the City provided copies of its correspondence with CP. CP rejected the City's proposed cost-sharing for the entire bridge. CP's Superintendent advised the City, in a letter of May 27, 1988, that "CP Rail does not have any obligation whatsoever towards that portion of the bridge you are now seeking the Company to cost-share in. Your proposal is not, therefore, a matter of obligation."

La Ville a allégué auprès de l'Office que :

[traduction libre] « L'examen des ententes jointes à cette lettre révèle que le coût de ce pont a toujours été partagé également. Pour cette raison, la Ville affirme que le coût de remplacement du pont devrait maintenant être réparti de la même façon. »

Les paragraphes 4 et 5 d'une entente conclue entre la Ville et le CP, en date du 1er novembre 1929, se lisent ainsi :

[traduction]

4. « La Ville devra, à ses frais et dépens, constamment entretenir et maintenir en bon état ledit pont et l'ensemble de ses parties, à l'exception de la travée d'acier existante et des culées et piles de support, mais y compris la surface de revêtement ou d'usure de cette travée.

5. La compagnie devra, à ses frais et dépens, constamment entretenir et maintenir en bon état la travée d'acier existante, ainsi que les culées et piles de support. »

Le 15 septembre 1988, l'Office a écrit au CP et à la Ville ce qui suit :

« Les modalités de l'entente et les exigences de la *Loi sur les chemins de fer* sont claires.

L'Office est donc convaincu que la responsabilité relative au coût de reconstruction du tronçon d'acier de ce pont, moins le coût de la surface de revêtement ou d'usure qui doit être assumé par la Ville, incombe au Canadien Pacifique Limitée.

L'Office est donc prêt à ordonner la reconstruction de la section d'acier du pont, dont les plans et documents connexes ont été déposés auprès de l'Office. Le coût de reconstruction de ladite travée d'acier, y compris les culées et piles, incombera au Canadien Pacifique Limitée.

Toute autre demande que l'une ou l'autre des parties pourrait souhaiter formuler à ce sujet doit être transmise dans les 14 jours de la date de la présente. »

The City submitted to the Agency that:

"A review of the agreements enclosed herewith indicates that historically this bridge has been cost shared on an equal basis. It would be the City of Moose Jaw's position that the cost apportionment for the replacement of the bridge at present should be on the same basis."

Paragraphs 4 and 5 of an agreement between the City and CP, dated November 1, 1929, state:

"4. The City will, at its own cost and expense, at all times maintain and keep the said bridge and all parts thereof, excepting the existing steel span and the abutments and piers supporting it, but including the flooring or wearing surface of such span, in good repair and condition.

5. The Company will, at its own cost and expense, and at all times maintain and keep the now existing steel span and the abutments and piers supporting it in good repair and condition."

On September 15, 1988, the Agency wrote jointly to CP and the City informing them that:

"The terms of the Agreement and the requirements of the *Railway Act* are clear.

The Agency is therefore convinced that the responsibility for the reconstruction cost of the steel portion of this bridge, less those costs of the flooring or wearing surface for which the City is responsible, lies with Canadian Pacific Limited.

The Agency is therefore prepared to order the reconstruction of the steel portion of the bridge, for which plans and submissions have been filed with the Agency. The cost of reconstruction of the said steel spans, including the supporting abutments and piers will be the responsibility of Canadian Pacific Limited.

Any further submission which either party may wish to make on this matter, must be forwarded within 14 days of the date of this letter."

Question de procédure

Le CP a allégué que l'Office avait choisi, dans sa lettre du 15 septembre 1988, de prendre une décision sans que le CP n'ait eu la chance de présenter son point de vue sur la répartition du coût de ces travaux, ce qui va à l'encontre des règles de procédure équitables généralement reconnues.

Déjà, dans une lettre en date du 4 septembre 1987, l'ancien Comité des transports par chemin de fer avait informé le CP et la Ville que :

> « Le Comité désire être informé de la position de chaque partie sur la question du coût de construction et d'entretien à venir, et des observations des deux parties sur le renvoi éventuel de la question du coût au Comité pour examen et promulgation d'un arrêté.
>
> Après avoir pris connaissance de vos positions, le Comité déterminera s'il possède suffisamment de renseignements pour ordonner, par arrêté, la répartition du coût entre les parties, s'il aura besoin de plus amples renseignements ou si les parties devront elles-mêmes poursuivre leurs efforts de conciliation. »

On a sollicité de nouveau une réponse de la part du CP le 27 novembre 1987 et le 27 janvier 1988. Le CP a répondu, le 7 mars 1988, qu'il n'avait pas reçu copie de la réponse de la Ville à laquelle il est fait allusion dans la lettre du 27 novembre 1987 et en a demandé copie « afin d'être en mesure d'accélérer la réponse du CP Rail ». Copie de cette lettre a été transmise.

Bien que le surintendant du CP, à Moose Jaw, et la Ville aient poursuivi leur correspondance, le CP n'a pas répondu à la demande de l'Office.

Le 13 juillet 1988, la Ville a envoyé à l'Office copie de sa correspondance avec le surintendant du CP en joignant la lettre suivante :

> [traduction] « La correspondance ci-jointe entre la Ville de Moose Jaw et le CP Rail révèle que la Ville et la compagnie de chemin de fer ne peuvent en arriver à une entente sur la répartition du coût de remplacement de la travée d'acier et de la section en béton du pont susmentionné.

Procedural Issue

CP submitted that the Agency elected to make a decision in its letter of September 15, 1988 without the benefit of any submission of CP, that such practice is contrary to generally accepted rules of procedural fairness and that CP has been effectively precluded from advancing any arguments with respect to apportioning costs of this work.

Yet, by letter dated September 4, 1987, the former Railway Transport Committee had advised both CP and the City that:

> "The Committee wishes at this time to be informed of the position of each party on the matter of construction and future maintenance costs, and the comments of both parties on the question of reserving the matter of costs for the further consideration and order of the Committee.
>
> Upon receiving your submissions, the Committee shall determine whether or not it has sufficient information to order what portions of the cost shall be borne by each party, whether additional information is required, or the parties shall be afforded additional time to resolve the question themselves."

CP was traced for a reply to this letter on November 27, 1987 and January 27, 1988. CP wrote on March 7, 1988 that it had not received a copy of the City's response referred to in the letter of November 27, 1987, and requested a copy "in order to expedite CP Rail's reply." A copy of this letter was provided.

While CP's Superintendent in Moose Jaw and the City continued to correspond, CP did not respond to the Agency's request for its submission.

On July 13, 1988, the City wrote to the Agency, including copies of its correspondence with CP's Superintendent, and advising that:

> "A review of the correspondence between the City of Moose Jaw and the CP Rail reveals that no agreement can be reached between the City and the Railway Company in respect to the cost apportionment of the replacement of both the steel span and concrete portion of the above noted bridge.

La présente lettre constitue donc une demande officielle de la part de la Ville de Moose Jaw en vue de la promulgation d'un arrêté par l'Office national des transports, qui établirait la répartition du coût entre le CP Rail et la Ville de Moose Jaw pour la reconstruction du pont en entier.

Les ententes ci-jointes indiquent que le coût de ce pont a toujours été partagé également. La Ville de Moose Jaw estime que le coût de remplacement du pont devrait être partagé de la même façon. Le pont étant fermé depuis le 30 juin 1988, vous comprendrez toute l'urgence de la question. Nous attendons votre réponse avec impatience. »

Kindly accept this letter therefore, as the City of Moose Jaw's formal request for an Order from the National Transportation Agency determining the cost apportionment to be paid by CP Rail and the City of Moose Jaw for the reconstruction of the entire bridge.

A review of the agreements enclosed herewith indicates that historically this bridge has been cost-shared on an equal basis. It would be the City of Moose Jaw's position that the cost apportionment for the replacement of the bridge at present should be on the same basis. Because the bridge has now been closed to traffic effective June 30th, 1988, you will appreciate the urgency of this matter. We look forward to hearing from you."

La Ville a envoyé copie de cette lettre au CP.

A copy of this correspondence was sent to CP by the City.

La Ville a récrit à l'Office le 4 août 1988 :

The City again wrote to the Agency on August 4, 1988, stating:

[traduction] « La Ville estime que le CP Rail doit accepter l'une ou l'autre des éventualités suivantes :

1) le CP Rail doit assumer entièrement le coût de remplacement et d'entretien de la travée d'acier du pont et la Ville, le coût de reconstruction, de réfection et d'entretien de la section en béton (conformément à l'entente du 1er novembre 1929);

ou

2) l'ouvrage doit être reconstruit en entier et le coût doit en être partagé également entre les parties, comme cela avait été le cas lors de sa construction, en 1910 et en 1929.

L'une ou l'autre de ces solutions serait considérée comme acceptable par la Ville.

Parce que le pont est maintenant fermé et que cette question doit être réglée de toute urgence, la Ville de Moose Jaw aimerait que l'Office promulgue un arrêté conformément à l'une ou l'autre des possibilités énoncées ci-dessus. »

"It is the City's submission therefore that CP Rail cannot have it both ways, and that either:

1) The CP Rail should be wholly responsible for the cost of replacement repair and maintenance of the steel span portion of the bridge and the City wholly responsible for the cost of reconstruction, upgrading repair and maintenance of the concrete portion of the bridge (in accordance with the Agreement of November 1, 1929);

or

2) the entire structure should be reconstructed and the cost shared equally between the parties, as historically, this was the case when the bridge was originally constructed on those occasions in 1910 and 1929.

Either of the above two alternatives would be acceptable to the City.

In view of the fact that the bridge is now closed, and there is a great deal of urgency in this matter, the City of Moose Jaw would appreciate it if the Agency would make an Order on the basis of either of the two alternatives outlined above."

Le 15 septembre 1988, le CP n'avait pas encore répondu à l'Office qui lui avait demandé, le

By September 15, 1988, the Agency had not received CP's response to the request of

4 septembre 1987, une proposition sur le coût de construction et d'entretien, et le CP n'avait pas non plus formulé d'observations ni d'objections à l'Office, ni présenté d'autres arguments à l'égard des propositions de la Ville, formulées dans sa lettre du 13 juillet 1988. De nouveau, le 15 septembre 1988, l'Office écrivait aux deux parties pour leur demander de lui faire parvenir tout autre commentaire sur la question dans les 14 jours.

Le 27 septembre 1988, le CP faisait savoir qu'il n'avait pas reçu copie de la lettre de la Ville à l'Office, en date du 4 août 1988. Cette lettre a été fournie au CP le 30 septembre 1988.

Notre examen nous amène à conclure que l'affirmation du CP, formulée le 14 octobre 1988, selon laquelle le CP n'aurait pas eu la possibilité de faire valoir son point de vue concernant la répartition du coût de ces travaux, est dénuée de fondement. Bien au contraire, le CP avait eu amplement le temps de faire valoir son point de vue, sollicité par l'Office, de même que de réagir aux propositions de la Ville sur la répartition du coût.

Compétence

Le CP allègue, dans sa lettre du 14 octobre 1988, que « l'entente en question est une entente privée entre deux parties et que l'Office, dans l'exercice de son mandat statutaire, n'est pas autorisé à interpréter ou à appliquer cette entente. »

Le pouvoir dont l'Office est investi pour l'examen des points soulevés dans la présente affaire ne provient pas de l'entente, mais de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1985, ch. R-3. Aux termes de cette loi, l'Office peut déterminer toute question et tout point en ce qui concerne un croisement et peut ordonner quelle partie des frais sera à la charge des parties. Par conséquent, l'autorité de l'Office d'assigner la responsabilité relative au coût de reconstruction et d'entretien à venir est évidente dans la présente affaire. Les modalités des ententes conclues entre des parties privées, bien qu'elles ne soient pas liées à l'Office en ce qui concerne l'exercice de son autorité, sont tout de même des points dont l'Office tiendra compte avant de rendre une décision.

September 4, 1987 for CP's proposal on the matter of construction and maintenance costs, nor had CP provided to the Agency any comments or objections or any other submission with respect to the City's proposals in its July 13, 1988 submission. Again, the Agency, in its letter of September 15, 1988, provided both parties with the opportunity to make "any further submission which either party may wish to make on this matter" within 14 days.

On September 27, 1988, CP advised that it had not received a copy of the City's letter to the Agency of August 4, 1988. This was provided to CP by September 30, 1988.

Upon review, we find that CP's submission of October 14, 1988 that "CP Rail has been effectively precluded from advancing any arguments with respect to apportionment of the costs of this work," to be unfounded. On the contrary, CP had been afforded ample and more than sufficient opportunity to respond on the Agency's requests for its submission and the City's proposals on the cost apportionment.

Jurisdiction

CP submits in its letter of October 14, 1988, that "the subject agreement is a private agreement between two parties and that the Agency, in exercise of its statutory mandate, is without jurisdiction to interpret, apply or enforce this agreement."

The authority that the Agency has to deal with the issues raised in this case derives, not from the agreement but from the *Railway Act*, R.S.C. 1985, c. R-3. Under that Act the Agency may determine all matters and things in respect of a crossing and may order what proportion of the costs are to be borne by the parties. The Agency's authority, therefore, to assign responsibility for both the costs of reconstruction and future maintenance in this case is clear. The terms of agreements between private parties, while not binding on the Agency insofar as the exercise of its jurisdiction is concerned, are obviously something the Agency will take into consideration in reaching its decision.

Conclusion

Dans le cas qui nous occupe, il existe une entente subsistante entre le CP et la Ville. La Ville a demandé que l'Office enjoigne le CP à payer le coût de reconstruction des travées d'acier, des culées et des piles de support, conformément à l'entente de 1929, ou répartisse le coût à parts égales entre le CP et la Ville pour la reconstruction de la structure en entier.

D'autre part, le CP n'a déposé aucun mémoire quant à la façon de répartir le coût dans la présente affaire même s'il a eu l'occasion de le faire. En outre, le CP n'a fourni aucun motif à l'Office indiquant que l'entente de 1929 n'était plus valide ou qu'elle ne s'appliquait plus aux parties.

L'Office estime que la position de la Ville est raisonnable étant donné les circonstances. De plus, on n'a fourni aucune raison à l'Office pour le faire dévier de l'intention des dispositions de l'entente dans l'exercice de sa discrétion pour la répartition des coûts dans l'affaire qui nous intéresse.

Par conséquent, le CP devra reconstruire et entretenir, à ses frais, la partie en acier et les culées et piles de support du pont tandis que la Ville devra fournir et entretenir, à ses frais, la surface d'usure en asphalte de 80 mm requise et les éléments décoratifs additionnels qui s'harmoniseront aux détails existants de la structure.

Nonobstant l'entente conclue entre les parties, l'Office est convaincu que la répartition des coûts et des responsabilités décrites ci-dessus est juste et raisonnable étant donné toutes les circonstances du cas présent.

ARRÊTÉ

ATTENDU que le Canadien Pacifique Limitée a déposé des renseignements détaillés concernant les mesures spéciales qu'il se propose de prendre durant la période des travaux et que l'Office est convaincu que leur observance assurera la protection et la sécurité du public;

ATTENDU que l'entente du 1er novembre 1929, entre la Compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique et la Ville de Moose Jaw précise que « La Compagnie devra, à ses frais, et en tous temps, entretenir et maintenir la travée en acier existante,

Conclusions

In this case, there is a subsisting agreement between CP and the City. The City has requested that the Agency either require CP to be responsible for the reconstruction costs of the steel spans and the piers and abutments supporting it in accordance with the 1929 Agreement or apportion costs equally between CP and the City for reconstruction of the entire structure.

CP, on the other hand, has made no submission as to how costs should be apportioned in this matter despite being given opportunity to do so. Furthermore, CP has not provided to the Agency any reason to suggest that the 1929 Agreement is no longer valid or applicable to the parties.

The Agency finds the position of the City to be a reasonable one in the circumstances. Furthermore, the Agency has been presented with no reason to deviate from the intent of the provisions of the Agreement in the exercise of its discretion to apportion costs in this matter.

CP, therefore shall reconstruct and maintain, at its own expense, the steel portion and supporting piers and abutments of the bridge while the City will provide and maintain, at its own expense, the required 80 mm asphalt wearing surface and additional decorative features to match the existing heritage features.

Notwithstanding the Agreement between the parties, the Agency is satisfied that the apportionment of cost and responsibilities as just described is fair and reasonable given all the circumstances of this case.

ORDER

WHEREAS Canadian Pacific Limited has filed full details of the special measures it proposes to take during the course of the work and the Agency is satisfied that their adoption will secure the protection and safety of the public;

WHEREAS the Agreement dated November 1, 1929, between the Canadian Pacific Railway Company and the City of Moose Jaw specifies that "The Company will, at its own cost and expense, and at all times maintain and keep the now existing steel span and

et les culées et les piliers la supportant, en bon état »;

ATTENDU qu'à l'heure actuelle, le pont est fermé à la circulation à cause de l'état dangereux de la partie du pont à armature en acier.

APRÈS lecture des pièces déposées,

IL EST ORDONNÉ CE QUI SUIT :

1. Le Canadien Pacifique Limitée devra reconstruire et entretenir, à ses frais, la partie en acier et les piliers de soutènement, ainsi que les culées dudit passage supérieur, comme il est indiqué sur ledit dessin.

2. Ledit passage supérieur devra être reconstruit conformément aux dispositions de l'*Ordonnance générale n° E-5 du Règlement sur les étagements de voies des chemins de fer*, C.R.C. 1978, ch. 1191.

3. Des plans détaillés dudit passage supérieur devront être approuvés par un ingénieur de l'Office avant le début de la reconstruction.

4. La Ville de Moose Jaw devra fournir et entretenir, à ses frais, la surface d'usure en asphalte de 80 mm requise.

5. La Ville de Moose Jaw devra fournir et entretenir, à ses frais, les éléments décoratifs additionnels qui s'harmoniseront aux détails existants de la structure.

6. Durant la période de reconstruction, le Canadien Pacifique Limitée est autorisé à faire circuler ses trains sous ledit pont, conformément au plan n° CP1-52631-1 du 22 décembre 1986.

the abutments and piers supporting it in good repair and condition"; and

WHEREAS the bridge is closed to all traffic at the present time due to the unsafe condition of the steel truss portion of the bridge.

UPON reading the submissions filed,

IT IS ORDERED THAT:

1. Canadian Pacific Limited shall reconstruct and maintain, at its own expense, the steel portion and supporting piers and abutments of the said overhead bridge, as shown on the said Drawing.

2. The said overhead bridge shall be reconstructed in compliance with the requirements of the *Railway Grade Separations Regulations General Order No. E-5*, C.R.C. 1978, c. 1191.

3. Detailed plans of the said overhead bridge shall be approved by an Engineer of the Agency before reconstruction is commenced.

4. The City of Moose Jaw will provide and maintain at its own cost the required 80 mm asphalt wearing surface.

5. The City of Moose Jaw will provide and maintain at its own expense additional decorative features to match the existing heritage features.

6. During the period of reconstruction, Canadian Pacific Limited is authorized to operate its trains under the said bridge, in accordance with Plan No. CP1-52631-1 dated December 22, 1986.

LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

Relative aux taux réduits applicables au transport du grain aux termes du paragraphe 45(1) de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, S.C. 1980-81-82-83, ch. 168.

Alberta Food Products, Alberta Terminals Canola Crushers Ltd., Canbra Foods Ltd., CSP Foods Ltd. et United Oilseed Products Inc. (*demandeurs également connus sous le nom de « Western Crushers »*)

et

Canadien Pacifique Limitée et Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (*Intimés*)

RÉPERTORIÉ : WESTERN CRUSHERS *c.* CANADIEN PACIFIQUE LTÉE ET COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Membres : Honorable Erik Nielsen (Président), Edward Weinberg et Craig S. Dickson
Décision n° : 73-R-1988
Date de la décision : le 15 avril 1988
Dossier n° : DR 87-1001
Entendu : Winnipeg (Manitoba), le 23 mars 1988

Transport ferroviaire - Demande d'autorisation d'appel - Entente tarifaire entre expéditeurs et transporteurs - Barème de tarifs réglementaires - Taux réduits - Interprétation de l'art. 45 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest *- Compétence de l'Office - Critère de l'intérêt public - Les expéditeurs demandent une autorisation d'interjeter appel en vue d'obtenir, par décision arbitraire, ce qu'ils n'ont pu obtenir par le processus de négociation*

À la suite des ententes conclues entre le CN, le CP et les Western Crushers prévoyant des taux inférieurs pour le transport par wagon-trémie couvert, de tous les grains et de toutes les catégories de grains spécifiés dans l'annexe I de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO), et en particulier les graines de canola (sauf l'huile de canola), les Western Crushers ont déposé auprès de l'Office une demande d'autorisation d'appel, conformément à l'art. 45 de la LTGO, dans le but de permettre également l'application de taux négociés pour l'huile de canola.

Le CN et le CP se sont opposés à cette demande, alléguant qu'il y a eu entente de plein gré et sans contrainte sur tous les produits visés par la LTGO, expédiés par wagon-trémie couvert et non par wagon-

In the matter of lower rates for grain transportation pursuant to subsection 45(1) of the *Western Grain Transportation Act*, S.C. 1980-81-82-83, c. 168.

Alberta Food Products, Alberta Terminals Canola Crushers Ltd., Canbra Foods Ltd., CSP Foods Ltd. and United Oilseed Products Inc. (*Appellant, also known as the "Western Crushers"*)

and

Canadian Pacific Limited and Canadian National Railway Company (*Respondent*)

INDEXED AS: WESTERN CRUSHERS *v.* CANADIAN PACIFIC LTD. AND CANADIAN NATIONAL RAILWAY CO.

Members: Honourable Erik Nielsen (Chairman), Edward Weinberg and Craig S. Dickson
Decision No.: 73-R-1988
Date of Decision: April 15, 1988
File No.: DR 87-1001
Heard at: Winnipeg, Manitoba, March 23, 1988

Railway transportation - Leave to appeal - Rate agreement between shippers-carriers - Statutory rate structure - Lower rate - Interpretation of s. 45 of the Western Grain Transportation Act *- Jurisdiction of the Agency - Concept of prejudice to the public interest - Shipper parties invoking statutory appeal process to obtain through regulatory fiat what they were unable to obtain through the process of bargaining*

Following agreements between CN, CP and the Western Crushers wherein lower rates were negotiated for all grades and grains covered by Schedule I of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) shipped in covered hopper cars, in particular lower rates on seed (except canola oil), the Western Crushers filed with the Agency pursuant to s. 45 of the WGTA, an application for leave to appeal for extension of that seed rate to canola oil.

CN and CP contested this application on the ground that the parties freely and without duress entered into agreements that applied to all WGTA commodities that are shipped in covered hopper cars and not in tank cars

citerne, et qu'on ne pouvait invoquer l'art. 47 de la LTGO pour renégocier une entente conclue en toute liberté.

Décision : L'Office a rejeté la demande d'autorisation d'appel des Western Crushers.

Selon l'Office, la LTGO prévoit à l'art. 47 la possibilité de demander l'autorisation d'en appeler de toute réduction de taux proposée en vertu de l'art. 45 de cette loi. Or, en vertu de ces articles, un taux réduit peut s'appliquer seulement si un expéditeur et un transporteur en conviennent par entente. L'Office ne peut donc pas imposer une réduction de taux à un transporteur à moins d'une entente, ce principe ayant déjà été discuté devant la CCT dans l'affaire *Cargill Limited c. la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*. Aucun recours n'est prévu par la Loi pour les compagnies de chemins de fer ou les expéditeurs lésés lorsque les parties ne réussissent pas à négocier pareille entente.

Dans la présente affaire, les parties ont négocié un contrat de réduction de taux pour le transport des graines, de la farine et de l'huile de canola, mais ne se sont entendues que sur l'application de taux pour les graines et la farine, les négociations concernant l'huile de canola ayant échouées. Ces expéditeurs demandent à l'Office l'autorisation d'interjeter appel en vue d'obtenir arbitrairement ce qu'ils n'ont pu obtenir par négociation, cette approche n'étant pas conforme au principe de la Loi.

Décisions et arrêtés de la CCT et de l'ONT cités

Cargill Limited c. la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (Décision rendue sous forme de télex par la CCT en date du 18 mars 1986)

Lois, règlements et règles cités

Loi nationale de 1987 sur les transports, S.C. 1987, ch. 34, arts. 59 à 63

Loi sur le transport du grain de l'Ouest, S.C. 1980-81-82-83, ch. 168, arts. 45, 45(1)*a)*, *b)*, *c)*, 47, 47(1)

Comparutions

A. Jenkins, avocat, Office national des transports

M.E. Rothstein, c.r. et *J.E. Foran*, avocats, Western Crushers (Alberta Food Products, Alberta Terminals Canola Crushers Ltd., Canbra Foods Ltd., CSP Foods Ltd. et United Oilseed Products Inc.)

and that the Applicants cannot use s. 47 of the WGTA to renegotiate an agreement they had freely entered into.

Decision: The Agency denied Western Crushers leave to appeal.

According to the Agency, s. 47 of the WGTA provides for a right to appeal, from any proposed lower rate intended to be implemented under s. 45 of that Act. Further, an important feature expressed in these sections is that a lower rate may arise only at the initiative of a shipper and a carrier together, through an agreement. The Agency cannot therefore impose a lower rate on a carrier in the absence of an agreement: this principle being recently affirmed by the CTC in the case of *Cargill Limited v. Canadian National Railway Company*. No remedy is provided in the statute for an aggrieved shipper or railway where negotiations between the parties for a lower rate contract have been fruitless.

In this situation, the parties negotiated for a lower rate contract to cover canola seed, meal and oil but agreed only for lower rates on seed and meal, negotiation regarding oil having failed. The shippers asked the Agency to invoke the statutory appeal process to obtain through regulatory fiat what they were unable to obtain through negotiation. This is not consistent with the policy of the statute.

CTC and NTA Decisions and Orders Cited

Cargill Limited v. Canadian National Railway Company (Telex form decision rendered by the CTC on March 18, 1986)

Statutes, Regulations and Rules Cited

National Transportation Act, 1987, S.C. 1987, c. 34, ss. 59 to 63

Western Grain Transportation Act, S.C. 1980-81-82-83, c. 168, ss. 45, 45(1)*(a)*, *(b)*, *(c)*, 47, 47(1)

Appearances

A. Jenkins, Legal Counsel, National Transportation Agency

M.E. Rothstein, Q.C. and *J.E. Foran*,, Legal Counsel, Western Crushers (Alberta Food Products, Alberta Terminals Canola Crushers Ltd., Canbra Foods Ltd., CSP Foods Ltd. and United Oilseed Products Inc.)

A.H. Turnbull et *M. Shannon*, avocats, CP Rail

G. Nerbas, avocat, CN Rail

DÉCISION

Contexte

Entre les 3 et 15 décembre 1987, 21 expéditeurs ont avisé la Commission canadienne des transports qu'ils se proposaient de conclure des ententes de réduction de taux avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Canadien Pacifique Limitée (CP), en vertu des alinéas 45(1)*a)* et *b)* de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO). Sur l'ordre de la Commission, le CN et le CP ont donné avis public de ces projets de taux réduits les 29 et 30 décembre 1987, conformément à l'alinéa 45(1)*c)* de la LTGO.

En conformité avec le paragraphe 47(1) de la LTGO, la date limite pour le dépôt des appels concernant les projets de réduction de taux a été fixée au 29 janvier 1988, soit 30 jours suivant l'avis public visé à l'alinéa 45(1)*c)*.

Suite à cet avis, l'Office a reçu 10 demandes d'autorisation d'appel et trois mémoires d'intérêt public.

Toutes les demandes d'autorisation d'appel, sauf celle des Western Crushers, ont été rejetées parce qu'elles n'apportaient aucun renseignement, fait ou point nouveau à ceux qui avaient été déposés aux audiences publiques de l'année précédente.

Des ententes ont été conclues entre le CN et Alberta Food Products, Alberta Terminals Canola Crushers Ltd. et United Oilseed Products Inc., et entre le CP et Canbra Foods Ltd. et CSP Foods Ltd., en conformité avec l'alinéa 45(1)*b)* de la LTGO. Chacune des ententes prévoit des taux inférieurs pour le transport de tous les grains et de toutes les catégories de grains spécifiés dans l'annexe I de la LTGO et expédiés par wagon-trémie couvert.

Le CN a accepté de réduire ses taux de 1,50 $ la tonne à condition que les envois aient un poids brut minimum et qu'ils soient expédiés en rames d'au moins 18 wagons depuis le même point d'origine jusqu'au même point de destination. Pour

A.H. Turnbull and *M. Shannon*, Legal Counsel, CP Rail

G. Nerbas, Legal Counsel, CN Rail

DECISION

Background

Between December 3rd and 15th of 1987, the Canadian Transport Commission received notice from 21 shippers of proposed lower rate agreements with the Canadian National Railway Company (CN) and Canadian Pacific Limited (CP) in accordance with paragraphs 45(1)*(a)* and *(b)* of the *Western Transportation Grain Act* (WGTA). Subsequently, as directed by the Commission, CN and CP provided public notice on December 29 and 30, 1987 pursuant to paragraph 45(1)*(c)* of the WGTA.

In accordance with subsection 47(1) of the WGTA, the final date for filing appeals of the proposed lower rates was January 29, 1988, thirty days from the giving of public notice required by paragraph 45(1)*(c)*.

In response to the public notice of the proposed lower rates, the Agency received 10 applications for leave to appeal and three public interest submissions.

Leave to appeal was denied to all applications, except the Western Crushers, on the grounds that no new information, facts or issues were contained in the applications that had not been presented during the public hearings last year.

Alberta Food Products, Alberta Terminals Canola Crushers Ltd. and United Oilseed Products Inc. entered into agreements with CN, and Canbra Foods Ltd. and CSP Foods Ltd. entered into agreements with CP pursuant to paragraph 45(1)*(b)* of the WGTA wherein lower rates were negotiated for all grades and grains covered by Schedule I of the WGTA shipped in covered hopper cars.

The CN rate reduction is $1.50 per tonne subject to the condition that there be a minimum 18 car block from one origin to one destination and a minimum gross weight. The CP rate reductions are $1.00 per tonne on incremental tonnage over

sa part, le CP a réduit ses taux de 1 $ la tonne pour les envois de 25 000 à 30 000 tonnes, et de 1,25 $ la tonne pour ceux de plus de 30 000 tonnes, peu importe le point d'origine. Les taux réduits des deux compagnies s'appliquent uniquement aux produits expédiés par wagon-trémie couvert.

Résumé de la position des parties

Les demandeurs, en l'occurrence Alberta Food Products, Alberta Terminals Canola Crushers Ltd., Canbra Foods Ltd., CSP Foods Ltd. et United Oilseed Products Inc., également connus sous le nom de « Western Crushers », soutiennent que leur demande d'autorisation d'appel devrait être agréée. Les intimés, soit le CP et le CN, contestent cette demande.

Les Western Crushers affirment que leur demande d'autorisation d'appel porte sur les taux réduits proposés pour le transport des graines de canola. Ils ne demandent pas que ces taux soient rejetés, mais qu'ils s'appliquent également à l'huile de canola. Selon les Western Crushers, permettre une réduction de taux pour le transport des graines de canola et non pour l'huile de canola créerait une disparité injuste et découragerait l'industrie qui, depuis des années, se bat pour obtenir la parité des taux. Les Western Crushers estiment que, par leurs actes et leurs omissions, les compagnies de chemin de fer ont tiré un avantage indu d'une situation monopolistique, aux dépens des expéditeurs captifs d'huile de canola, en refusant d'appliquer les taux réduits à ce produit.

Le CP fait valoir que Canbra Foods Ltd. et CSP Foods Ltd. ont conclu des ententes avec elle de plein gré pour obtenir une réduction de taux, en vertu de l'article 45 de la LTGO, et qu'elles se sont pliées volontiers aux exigences du paragraphe (1) de cet article. Selon le CP, il n'est rien de tel qu'une entente sur la farine ou sur les semences. L'entente conclue s'applique à tous les produits visés par la LTGO qui proviennent des installations situées le long des lignes de la compagnie, qui sont expédiés par wagon-trémie couvert et qui peuvent être chargés jusqu'à un poids brut maximum de 263 000 livres.

D'après le CP, aucun des demandeurs n'a agi sous la contrainte, ni avant ni après la signature des ententes. Canbra Foods Ltd. et CSP Foods Ltd. ne peuvent pas en appeler de leurs propres

25,000 tonnes up to 30,000 tonnes and $1.25 per tonne on incremental tonnage over 30,000 tonnes from each origin. In the case of both railway companies, the rate reductions are applicable only for commodities shipped in covered hopper cars.

Summary of Positions of Parties

The Applicants, Alberta Food Products, Alberta Terminals Canola Crushers Ltd., Canbra Foods Ltd., CSP Foods Ltd., and United Oilseed Products Inc., also known as the Western Crushers, argued that the application for leave to appeal should be granted. The Respondents, CP and CN, contested this application for leave to appeal.

The Applicants, Western Crushers, stated that this application for leave to appeal was based on the proposed lower rate on seed. However, the relief they sought was not for the disallowance of the canola seed rate but for the extension of that seed rate to canola oil. Western Crushers argued that to allow the proposed lower rate for canola seed but not for canola oil would be discriminatory and would be an unreasonable discouragement to an industry that has fought for years to obtain rate parity. Western Crushers argued that the railways' acts and omissions have taken unfair advantage of a monopoly situation with respect to rail captive canola oil shippers by not extending the lower rates to canola oil.

CP submitted that Canbra Foods Ltd. and CSP Foods Ltd. freely entered into agreements with CP for reduced rates under section 45 of the WGTA and, in fact, fully and freely complied with the regulatory procedures of subsection 45(1) of the WGTA. There is no such thing as a meal agreement, or a seed agreement, argued CP. There is only an agreement that applies to all WGTA commodities that originate in facilities on CP lines, that are shipped in covered hopper cars, that could be loaded to a gross maximum weight of 263,000 pounds.

CP argued that the Applicants did not indicate that they were under any duress before or after they signed the agreements. Canbra Foods Ltd. and CSP Foods Ltd. cannot now seek leave to appeal their

ententes et demander à l'Office de les modifier pour y inclure le transport de l'huile par wagon-citerne. Procéder ainsi serait dénuer de tout sens les ententes conclues en vertu de l'article 45 de la LTGO. Selon le CP, les demandeurs essaient de faire indirectement ce qu'ils n'ont pu faire directement.

Le CN appuie et adopte la position du CP pour ce qui est du transport du grain des Western Crushers sur ses propres lignes. Le CN soutient que les taux réduits s'appliquent uniquement aux produits expédiés par wagon-trémie couvert, non par wagon-citerne, et que les demandeurs ne peuvent invoquer l'article 47 de la LTGO pour renégocier une entente conclue en toute liberté. D'après le CN, les demandeurs peuvent en appeler du taux proposé, mais pas d'un point distinct; or, le transport de l'huile de canola par wagon-citerne est tout à fait indépendant de la question dont est saisi l'Office.

Motifs de la décision

La LTGO a été promulguée par le Parlement en 1983 suite à de longues consultations et à une étude officielle menée par M. Clay Gilson de l'Université du Manitoba. Cette loi a aboli le régime du Nid-de-Corbeau qui, depuis le déclin du 19e siècle, régissait les taux de transport du grain, et l'a remplacé par un barème de tarifs réglementaires fondé sur le coût du transport ferroviaire et les distances parcourues depuis les Prairies jusqu'à la tête des Grands Lacs et au Pacifique. Aux termes de la LTGO, tous les taux de transport du grain sont publiés et, de façon générale, varient seulement selon la distance à parcourir jusqu'au terminal portuaire. Le Parlement a cependant prévu une exception partielle au barème tarifaire prescrit en autorisant l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer à conclure, aux termes de l'article 45 de la LTGO, des ententes fixant des taux différents des taux réglementaires. Le paragraphe 45(1) prévoit ce qui suit :

« 45. (1) Une compagnie de chemin de fer peut, pour une campagne agricole, inclure dans son tarif un taux inférieur à celui que prévoit l'article 43 si les conditions suivantes sont remplies :

a) la compagnie de chemin de fer et tout expéditeur à qui un tel taux s'appliquerait

own agreement and seek to have the Agency amend their agreement to include oil moved in tank cars. To do so would make meaningless any agreement entered into under section 45 of the WGTA. CP argued that the Applicants were trying to do indirectly what they could not do directly.

CN supported and adopted the positions of CP in respect of the Western Crushers on CN's rail lines. CN also noted that the lower rates applied only to commodities shipped in covered hopper cars and not in tank cars. CN further agreed that the Applicants could not use section 47 of the WGTA to renegotiate an agreement they had freely entered into. CN argued that the very rate proposed could be appealed, but not something entirely different. Carriage of canola oil in tank cars, stated CN, constitute a different subject matter from the subject matter before the Agency.

Reasons for Decision

The WGTA was enacted by Parliament in 1983 following a lengthy period of consultation and a formal study by Dr. Clay Gilson of the University of Manitoba. The WGTA abolished the Crow Rate regime which had governed freight rates for grain since the waning years of the nineteenth century, and replaced it with a statutory rate structure that is determined by the costs of rail transportation and predicated on distances from prairie origins to the Lakehead and Pacific tidewater. Under the WGTA all rates for the carriage of grain are published and generally vary only with the distance from the port terminals. However, Parliament provided for a partial exception to the statutory rate structure by empowering a shipper and a railway company to enter into contract rates, pursuant to section 45 of the Act, which rates are different than those prescribed through the operation of law. Subsection 45(1) states as follows:

"45. (1) A railway company may, in respect of any crop year, include in its tariff a rate that is lower than that provided by section 43 if

(a) the railway company and any shipper to

sont convenus d'une réduction de taux;

b) l'expéditeur a, selon les modalités fixées par la Commission, donné avis à cette dernière du projet de réduction;

c) la compagnie de chemin de fer, après avoir donné l'avis prévu à l'alinéa b), au plus tard sept mois avant le début de la campagne agricole, a donné avis public, selon des modalités également fixées par la Commission, de son intention de porter la réduction dans son tarif;

d) la Commission ne s'est pas prévalue de l'article 47 pour rejeter le projet de taux réduit. »

Ainsi, le Parlement permet à l'organisme de réglementation d'autoriser une exception à la règle d'établissement des taux selon les coûts, mais il exige que les ententes de réduction de taux conclues entre un expéditeur et une compagnie de chemin de fer soient rendues publiques. En outre, la LTGO prévoit à l'article 47 qu'on peut demander l'autorisation d'en appeler de toute réduction de taux proposée en vertu de l'article 45. On y lit :

« **47.** (1) Toute personne fondée de croire qu'elle sera lésée par une réduction de taux proposée en vertu de l'article 45 peut, dans les trente jours suivant l'avis public visé à l'alinéa 45(1)*c)*, demander à la Commission l'autorisation d'en appeler.

(2) Sous réserve du délai de trente jours visé au paragraphe (1), les articles 59 à 63 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* s'appliquent, compte tenu des adaptations de circonstance, à la demande visée au paragraphe (1) et à l'appel qui peut en résulter, sauf que la Commission :

a) rend sa décision sur la demande et, le cas échéant, sur l'appel dans les quatre-vingt-dix jours suivant la présentation de la demande;

b) peut rejeter un projet de taux réduit, ou l'accepter avec ou sans conditions, y compris des conditions relatives à l'application de taux similaires à d'autres points.

whom such a rate would apply have agreed on a lower rate;

(b) the shipper has, in the manner prescribed by the Commission, given notice to the Commission of the proposed lower rate;

(c) the railway company, after the notice referred to in paragraph (b) has been given but not later than seven months prior to the beginning of that crop year, has, in the manner prescribed by the Commission, given public notice of its intention to include such a lower rate in its tariff, and

(d) the Commission has not disallowed a proposed lower rate pursuant to section 47."

Thus, although allowing for an exception to the ordinary rule of cost-driven rate-setting by the regulatory authority, Parliament required that shipper-carrier lower rate contracts be advertised to the public. In addition, the statute provides in section 47 for a right to appeal, with leave, from any proposed lower rate intended to be implemented under section 45 of the WGTA. Section 47 states as follows:

"**47.** (1) Any person who believes on reasonable grounds that he will be adversely affected by any lower rate proposed to be implemented under section 45 may apply to the Commission for leave to appeal the proposed lower rate within thirty days of the giving of the public notice referred to in paragraph 45(1)*(c)*.

(2) Subject to the thirty day delay set out in subsection (1), sections 59 to 63 of the *National Transportation Act, 1987* apply, with such modifications as the circumstances require, in respect of an application under subsection (1) and in respect of any appeal that results therefrom, except that

(a) the Commission shall dispose of the application and any appeal that may result therefrom within ninety days of the making of the application; and

(b) in disposing of the matter, the Commission may disallow any proposed lower rate or allow it with or without conditions, including conditions relating to the extension of similar rates to other points.

(3) Une compagnie de chemin de fer ne peut appliquer un taux réduit si elle refuse une condition relative à celui-ci imposée par la Commission en vertu de l'alinéa (2)*b)*.

(4) Dans le cas où la Commission accepte un projet de taux réduit à condition que tout taux réduit qu'elle estime indiqué s'applique à d'autres points, la compagnie de chemin de fer, si elle accepte la condition, peut appliquer ce dernier taux sans se conformer aux alinéas 45(1)*a)* à *c)*. »

Un aspect important des dispositions des articles 45 et 47 est qu'un taux réduit peut s'appliquer seulement si l'expéditeur et le transporteur en conviennent par entente. Sous le régime de la LTGO, l'Office ne peut pas imposer une réduction de taux à un transporteur à moins d'une entente; mais il peut étendre l'application d'un taux réduit déjà convenu, à la demande d'un tiers, pourvu que celui-ci remplisse les conditions de l'entente. Il y a réduction de taux seulement si des intérêts économiques amènent l'expéditeur et le transporteur à conclure une entente en ce sens. C'est pourquoi les taux réduits visés par l'article 45 peuvent être perçus comme une exception à la règle d'établissement des taux de marchandises pour le transport du grain de l'Ouest.

La Commission canadienne des transports a récemment fait valoir l'importance de ce principe dans l'affaire *Cargill Limited c. la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada* (jugement non publié - 1986). Cette affaire portait sur des contrats conclus entre expéditeurs et transporteur aux termes de l'article 45 de la LTGO, plus précisément entre le CN et United Grain Growers et Alberta Wheat Pool. Lesdits contrats prévoyaient une réduction des taux applicables aux points Dawson Creek et Pouce-Coupé, en Colombie-Britannique, pour la campagne agricole 1986-1987. Cargill Limited avait demandé l'autorisation d'interjeter appel de ce projet de taux réduits parce qu'elle et le CN n'avaient pu consommer dans un contrat leurs négociations sur une réduction de taux pour la campagne agricole 1986-1987. La Commission a rejeté la demande d'autorisation d'appel de Cargill Limited en affirmant ce qui suit au sujet des ententes visées par l'article 45 de la LTGO :

(3) Where a railway company does not accept any condition imposed by the Commission pursuant to paragraph (2)*(b)*, the company cannot charge the lower rate in respect of which the condition was imposed.

(4) Where, in allowing a proposed lower rate under paragraph (2)*(b)*, the Commission makes it a condition that such lower rate as the Commission deems appropriate be extended to other points, the railway company that accepts the condition may extend such lower rate without complying with paragraphs 45(1)*(a)* to *(c)*."

An important feature of the statutory scheme expressed in sections 45 and 47 is that a lower rate may arise only at the initiative of a shipper and a carrier together, through an agreement. The statute has not conferred power on this Agency to impose a lower rate on a carrier in the absence of an agreement providing they meet the same conditions of the rate agreement. The lower rate only occurs if the economic interests of a shipper and a carrier propel them into an agreement on that subject matter. It is for this reason that lower rates under section 45 may be regarded as an exception to the ordinary rule of prescribed statutory freight rates for western grain.

The importance of this principle was recently affirmed by the Canadian Transport Commission in the case of *Cargill Limited v. Canadian National Railway Company*. That case resulted from shipper-carrier contracts pursuant to section 45 of the WGTA between CN and United Grain Growers and Alberta Wheat Pool, for lower rates at Dawson Creek and Pouce Coupé in the Province of British Columbia during the 1986-87 crop year. Those contracts precipitated an application by Cargill Limited for leave to appeal the proposed lower rates, based in part on the alleged inability of Cargill and CN to consummate their negotiations for a lower rate during the 1986-87 crop year with a shipper-carrier contract. In denying the Applicant leave to appeal, the Commission said this about the contract mechanism employed in section 45 of the Act:

[Traduction] « L'article 45 de la LTGO est facultatif et n'a rien d'exécutoire. Il n'exige ni la concurrence ni la rentabilité, seulement la conclusion d'une entente entre les parties. Le demandeur a fait sa proposition au CN Rail aux termes du paragraphe 45(1) mais, pour une raison quelconque, le CN Rail ne l'a pas acceptée. Faute d'entente, le CN Rail n'est pas tenu, aux termes de l'article 45, d'appliquer la distance établie par la BCR aux silos du demandeur situés à Hythe et à Albright. »

Nous sommes aussi d'avis que l'article 45 prévoit un processus de négociation entre deux compagnies ou plus, lequel peut aboutir à une entente ou non sans l'intervention des réglementateurs. Une fois l'entente conclue et l'avis public donné, l'Office peut examiner toute demande d'autorisation d'appel déposée à l'égard de la réduction de taux prévue dans l'entente aux termes de l'article 45. Cependant, aucun recours n'est prévu par la Loi pour la compagnie de chemin de fer ou l'expéditeur lésé lorsque les parties ne réussissent pas à négocier pareille entente. L'article 47 de la LTGO limite le pouvoir de l'Office à l'examen du bien-fondé des demandes d'autorisation d'appel du point de vue de l'intérêt public. C'est donc dans cette optique que nous avons étudié la demande d'autorisation d'appel déposée par les demandeurs, en l'occurrence les Western Crushers.

Les plaidoiries des demandeurs et l'argumentation présentée à l'audience nous ont appris que les demandeurs et les intimés ont entamé des négociations à l'automne de 1987 en vue de conclure une entente de réduction des taux de transport du grain, y compris les graines, la farine et l'huile de canola. Les parties ont convenu de taux réduits pour « tous les grains et toutes les catégories de grains visés par l'annexe I de la LTGO et expédiés par wagon-trémie couvert », ce qui inclut les graines et la farine de canola, mais exclut forcément l'huile de canola étant donné l'impossibilité de transporter ce produit par wagon-trémie couvert plutôt que par wagon-citerne.

En bref, les parties dans cette affaire ont négocié un contrat de réduction de taux pour le transport des graines, de la farine et de l'huile de canola, mais elles se sont entendues en réalité sur l'application de taux réduits aux graines et à la farine de canola, mais non à l'huile. Les

"Section 45 of the WGTA is a permissive section and is not obligatory. It does not require competition or cost-efficiencies but rather agreement between the parties. The Applicant's proposals to CN Rail were made pursuant to subsection 45(1); CN Rail, for whatever reason(s), chose not to agree with that proposal. Further, because there is no agreement, CN Rail is not obliged pursuant to section 45, to apply the BCR mileage determination to the Applicant's elevators at Hythe and Albright, as contended."

We concur with the view that section 45 contemplates a process of negotiation between two or more enterprises culminating in agreement, or non-agreement, without interference from the regulatory authorities. Once agreement has been reached, and public notice duly given, the Agency may consider any applications for leave to appeal that may arise from the lower rate that has been embodied in the agreement under section 45. However, no remedy is provided in the statute for an aggrieved shipper or railway where negotiations between the parties for a lower rate contract have been fruitless. Our role is restricted under section 47 of the WGTA to a consideration of the merits of any appeal that are directed at the broader concept of prejudice to the public interest. It is within this framework that we have considered this application for leave to appeal by the Applicants, the Western Crushers.

Both in the pleadings of the Applicants and in the argument made before us at the hearing, we were informed that negotiations between the Applicants and the Respondents occurred in the autumn of 1987 on the subject of an agreement for lower rates on grain, including canola seed, meal and oil. For whatever reasons the Applicants and the Respondents came to terms on the basis of lower rates for "all grades and grains covered by Schedule 1 of the WGTA shipped in covered hopper cars". This includes canola seed and canola meal but, of necessity, excludes canola oil owing to the impracticability of transporting oil in covered hopper cars, instead of tank cars.

The situation illustrated by this leave application, simply put, is that the parties negotiated for a lower rate contract to cover canola seed, meal and oil. The parties agreed on a contract for lower rates on seed and meal, but not on oil. Now the shipper parties have come to this

expéditeurs demandent maintenant à l'Office l'autorisation d'interjeter appel en vue d'obtenir, par décision arbitraire, ce qu'ils n'ont pu obtenir par le processus de négociation. Or, il importe de se demander s'il serait conforme au principe de la Loi d'autoriser la demande d'appel dans les circonstances.

L'agrément d'une demande d'autorisation d'appel déposée aux termes de l'article 47 de la LTGO relève du pouvoir discrétionnaire de l'Office, lequel fait fond autant sur la Loi que sur les principes. Dans le cas qui nous occupe, nous croyons que notre décision ne doit pas forcément reposer sur les arguments juridiques qui nous ont été présentés relativement aux questions de compétence ou aux dispositions législatives, mais qu'elle devrait plutôt tenir compte de l'intention du Parlement et du principe de la LTGO. Lorsqu'une entente est conclue entre deux parties, il ne convient pas que l'Office accepte un appel visant à modifier un contrat en vigueur, à la demande de l'une des parties contractantes, en en étendant l'application à d'autres produits acheminés par d'autres types de wagons, chose que demandent précisément les demandeurs en l'espèce. Ce principe est d'autant plus vrai du fait que, en l'absence d'une entente de réduction de taux, les compagnies de chemin de fer sont tenues d'imposer un taux sur les marchandises réglementé établi selon le coût du transport. Ainsi, la question de monopole ou d'avantage injuste attribuable à la captivité n'est aucunement pertinente dans le cas qui nous occupe.

Comme nous l'avons affirmé à l'issue de l'audience du 23 mars 1988, nous croyons que la demande d'autorisation d'appel devrait être rejetée. Nous tenons à remercier de nouveau les avocats pour leurs arguments érudits qui ont été fort appréciés et très utiles.

Agency seeking to invoke the statutory appeal process to obtain through regulatory fiat what they were unable to obtain through the process of bargaining. Would the grant of leave to appeal in these circumstances be congruent with the policy of the statute?

The grant of leave to appeal under section 47 is an exercise of discretion that is based as much on law as on policy. In this case we think that our decision need not necessarily be founded on the legal arguments with respect to the issues of jurisdiction or statutory construction that were put to us, as much as it should reflect the intention of Parliament and the policy of the statute. Where, as here, an agreement is reached by two parties, it is not appropriate for this Agency to entertain an appeal designed to vary an existing contract by the extension of the contract, at the request of one of those contracting parties, to other products moved in different types of rail equipment, which is the remedy sought by the Applicants. This is particularly appropriate under this statute since, in the absence of a lower rate contract, the railway companies are entitled to charge only a regulated freight rate determined by the cost of transportation and thus no real question of monopoly or unfair advantage through captivity is present in any real or substantive sense.

Our decision, as expressed at the conclusion of the hearing on March 23, 1988 is that leave to appeal should be denied. It remains only for us to say, as we did at the hearing, that the erudite arguments of counsel were most welcome and helpful to us and we express our thanks to all.

INDEX DES SUJETS

SUBJECT INDEX

INDEX DES SUJETS

Transport aérien

Page

Affrètement 9, 51

Affréteurs concurrents 65

Appel
Révision
Nouveau faits ou évolution des circonstances 33

Ambulance 54, 56

Canadien
Changement de nom 88
Conditions de licence 88
Contrôle de fait 86
Exigence (entrée sur le marché) 80
Statut de (..) 80, 86, 88

Collectivité éloignée 75

Concurrence 70
Affréteurs (..) 65

Confidentialité 86
Renseignements (..) 80

Décision
Lettre-décision 33

Exigence d'entrée sur le marché 80

Handicapée (Personne) 45

Intérêt public 65, 70, 80

Intérieur (Service) 51, 54, 65, 70

International
Service (..) à la demande 54, 80

Interprétation
Conditions de protection de base 9
Offert au public
Exploitation d'un hôtel pavillonnaire . . . 61
Service aérien de travaux publics ou de construction 63

Page

Transport privé 59
Transport d'urgence 51, 54
Transport d'ambulance 54, 56
Paiement ou toute autre rémunération . 54, 56
« si nécessaire, ni même souhaitable ou commode » 56

Intervention 80
(..) tardive 33

Lettre-décision 33

Licence(s)
Conditions 51, 88
Contrat
Exploitation d'un service 70
Délivrance 70
Exemption
« si nécessaire, ni même souhaitable ou commode » 56
Programme de remplacement 51, 54

Niveau de service 75

Nom
Changement 88

Obligation réglementaire 9

Offert au public
Exploitation d'un hôtel pavillonnaire . . . 61
Service aérien de travaux publics ou de construction 63
Transport privé 59
Transport d'urgence 51, 54
Transport d'ambulance 54, 56

Office national des transports
Attribution 33
Attribution (mesures correctives) 45

Personne
Handicapée 45

Privilège de protection d'itinéraire 65

Page

Prix
Niveau des (..) 75
Collectivité éloignée 75
Rendement de la compagnie 75
Service à bord 75
Tourisme 75
Vol tout-cargo 75
Publicité des prix de vol affrété 9

Procédure 45
Audience publique 80
Fardeau de la preuve 80
Instance de justification 86
Intervention 80
Intervention tardive 33
Paiement des frais 45
Statut de « Canadien » 86
Processus en deux étapes 80

Protection
Conditions de base 9
(..) d'itinéraire (privilège) 65

Publicité
Prix de vols affrétés 9

Règlements
Infraction 9
Obligation réglementaire 9

Révision 33

Service
(..) à bord 75
(..) d'ambulance 54, 56
(..) d'affrètement 9, 51
Entente de (..) 70
(..) intérieur 51, 54, 65, 70
(..) international à la demande 54, 80
Niveau de (..) 75
(..) spécialisé
Exclusion de (..) 63

Statut de Canadien 80, 86, 88

Tarif
Dépôt 9

Tourisme 75

Page

Transport
(..) d'ambulance 54, 56
(..) privé 59
(..) d'urgence 51

Transporteur aérien
Obligation réglementaire 9

Vol
Affrété 65
Tout-cargo 75

Zone désignée 70, 75

Transport ferroviaire et *Loi sur les chemins de fer*

Abandon
Accord de vente 206
Approbation de l'Office
(Cession d'un réseau) 206
Audience publique 208, 250, 268
Décision interlocutoire 208
Demande d'information financière
additionnelle 208
Embranchements
* Boundary 268
* Carleton 306
* Chester 214, 225
* Danville 208
* Granby 250
* St-Raymond 226
Embranchement non rentable . . 226, 250, 268
Épi
Abandon 250
(..) non rentable 268
Intérêt public 226, 250
Marketing
Information sur l'effort
de marketing 268
Motifs sur la rentabilité 226, 250, 268
Besoins futurs en matière
de transport 250
Effets perturbateurs 268
Implication militaire 226
Intérêt public 250, 268
Mesures de marketing 250
Transport alternatif 268
Opposition 250

Page

Perte réelle
Détermination provisoire 214
Prévision de trafic 250
Proposition d'(..) 206
Subvention
Compensation des pertes 268
Voyageur
Demandes d'abandon des services (Processus) 306

Appel
Permission d'interjeter appel 12
Révision, annulation ou modification
Nouveaux faits ou évolution des circonstances
Déréglementation aérienne 19
Industrie des transports 19
Infrastructure routière 19
Marché hautement compétitif 19

Arrêté
Déclaratoire 114
Provisoire 12

Audience publique 19, 268

Augmentation des prix 100

Bout en bout (Tarifs) 174

« Bridge traffic »
Mouvement de (..) 208

Captif (Expéditeur) 149, 165, 174

Chose jugée 93

Concurrence 149, 165

Connaissement 149

Confidentialité
Contrat 149
Demande de traitement 3

Coût(s)
(..) de transport 3
Détermination des (..) 93
Emprise [répartition des (..)] 362
Facteur lié au (..) 174

Page

Décision
Arbitrage 268
Interlocutoire 208
Lettre-décision 225
Clarification 225
Erreur cléricale 225

Délai
(..) indicatif 208
(..) statutaire 208

Détermination des coûts 93
(Voir aussi **Interprétation**)

Distance ferroviaire 114

Document
Confidentiel 214
Pertinence d'un (..) 214
Production obligatoire 214

Droits (Expéditeurs) 100

Emploi
Décision d'arbitrage 268
Différend sur les conditions d'(..) 268

Emprise
Reconstruction d'une (..) 362
Répartition des coûts de construction 362

Enquête 96

Entretien ferroviaire 329

Étagement de voie
Pratique provisoire 36
Coût de construction 36

Expéditeur
Captif 149, 165, 174
Droits 100
Installation de l'(..) 159
Perte de trafic 174

Expédition (Produits) 159

Ferme
Délai d'avertissement suffisant 340

Page

Passage de (..) 340
Passage convenable et commode 340
Tunnel pour bétail 340

Fiche de répartition 174

Fractionnement (Point de ..) 149

Installation
Entretien ferroviaire 329

Intérêt public 12, 226
Abandon 250, 268
Taux nuisible aux voyageurs 345

Interconnexion 159, 165
Accord spécial (d'..) 100
Agrandissement des limites 165
Exemption 174
Prix 100

Interprétation
Expéditeur 159
Installation de l'expéditeur 159
Point de destination 114
Point de destination final 114
Suffisamment près 165
Tort irréparable 3
Transport 329
Transport admissible 343
Transporter 159
Transporteur de liaison 114
Transporteur local 114
Voie d'évitement 159

Intervention 268, 306, 345

Itinéraire
Chemin de fer 149
Instruction 149

Juste valeur marchande 329

Justice naturelle
Règles de procédure équitable 362

Lettre-décision 225

Page

Lieu de correspondance 114, 149
Théoriques (ou fantômes) 100

Ligne concurrentielle 3, 114

Loi
Délai indicatif 208
Délai statutaire 208
Préavis 100
Principe de non-rétroactivité 93

Loi nationale de 1987 sur les transports
Esprit de la (..) 149, 165

Marchandise
Grain (transport) 343
Marchandise 306
Méthanol 114
Viande suspendue 93

Marketing 268

Mouvement
« Bridge traffic » 208
Grain (transport) 343

Négociation (Processus) 174

Niveau de service 19, 329
Plainte 149

Nouveaux faits ou évolution des circonstances
(Voir **Appel** - Révision, annulation ou modification)

Obligation
Demande d'abandon
Installations convenables 19
(..) du transporteur public 149, 329, 340
Responsabilités communes 329

Office national des transports
Approbation (Cession d'un réseau) 206
Attribution 12, 19, 36
Autorité (Coût de reconstruction et d'entretien à venir) 362
Compétence 174, 268, 329, 345
Obligation d'entendre la demande d'abandon 306

Page

Pouvoir d'interpréter des ententes privées 362
VIA 345

Opposition 100

Parcours continu 114

Passager 12, 19

Perte de revenus 3

Perte de trafic 174

Plainte (Niveau de service) 149

Point
(..) de destination 114, 208
(..) de fractionnement 149
(..) d'origine 114, 208

Politique
Objectif de la (..) gouvernementale 329
Question de (..) publique 345

Préavis (Loi) 100

Précédent 174

Prix
Augmentation des prix 100
Prix de ligne concurrentiel 3, 114
Prix d'interconnexion 100, 174
Prix du transport de marchandises 100
Prix compensatoire 93, 100
Prix non compensatoire 93
Prix réduit pour aller simple 12

Procédure
Arrêté déclaratoire 114
Arrêté provisoire 12
Audience publique 19, 268
Chose jugée 93
Décision interlocutoire 208
Document
Confidentialité 214
Pertinence 214
Production obligatoire 214
Enquête 93

Page

Équilibre des avantages 12
Intervention 268, 306, 345
Motion préliminaire 268
Opposition 100
Pratique provisoire 208
Précédent 174
Question académique 93
Répercussions de la demande 174
Sursis d'exécution 3

Produits
Expédition et routage 159

Règles, arrêtés et réglements
Arrêté provisoire 3

Renseignement protégé 208

Responsabilité 329

Révision, annulation ou modification
Décision 19

Routage (Produits) 159

Service
(..) de nuit 19
(..) de transport 306
(..) de transport alternatif 268
(..) de voyageur 306, 329, 345
Niveau de (..) 19, 329
Perte de (..) 345
Plainte 149
(..) concurrentiel 165
(..) de nuit 19

Subvention
Compensation (Perte) 268
Transport du grain 343

Sursis d'exécution 3

Taux de change 114

Taux
Taux de change 114

Tarifs
Processus de négociation des tarifs 174

Page

Tarifs spéciaux 12
Tarifs de bout en bout 174
Voyageur
Prix réduits pour les allers simples . . . 345
Tarifs nuisibles à l'intérêt public 345
Tarifs spéciaux locaux 345

Trafic (Expéditeurs) 174

Transport
Coût de (..) 3
Différence entre les coûts de (..) 3
(..) du grain 343
Marchandise 306
Méthanol 114
Passagers 12, 19
Subvention 343
Viande suspendue 93

Transporteur
(..) de liaison 174
(..) d'origine 149
(..) public 143, 329, 340

Tunnel pour bétail 340

Valeur
(..) comptable net 329
Juste (..) raisonnable 329

VIA
Perte de service 345
Sources des fonds de VIA 345
Voyageur
Prix réduits pour les allers simples . . . 345
Tarifs nuisibles à l'intérêt public 345
Tarifs spéciaux locaux 345

Voie (Étagement). . . . . 36?

Voyageur(s)
Perte de service 345
Sources des fonds de VIA 345
Tarifs spéciaux locaux de (..) 345

Loi sur le pilotage

Administration de pilotage de l'Atlantique
Autofinancement des opérations 319

Page

Exploitation économique et efficace . . . 319

Droit(s) de pilotage
Augmentation 319

Intérêt public
Augmentation (droits de pilotage) 319
Préjudiciable à (..) 319

Paramètres de sécurité 319

Tarifs
Droits équitables et raisonnables 319
Coûts réels 319

Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Appel
Demande d'autorisation 373

Expéditeurs (Entente tarifaire) 373

Intérêt public 373

Interprétation
Art. 45 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* 373

Office national des transports
Compétence 373

Tarifs
Barème de tarifs réglementaire 373
Entente tarifaire entre expéditeurs et transporteurs 373

Taux réduits 373

Transporteurs (Entente tarifaire) 373

****

SUBJECT INDEX

Air Transportation

Page

Advertising
Charter fares 9

Agency
(See **National Transportation Agency**)

Appeal
Review
Changes in facts or circumstances 33
Letter-decision 33

Base protection provisions
Factual situations 6
Interpretation 6

Canadian status
Change of name 88
Controlled in fact 86
Licence conditions 88
Public interest 80
Show cause proceeding 86
Two stage procedure 80

Carrier
Air (..) 9

Charter

(..) service 6
Factual situation 6
(..) air services 51
(..) fares
Advertising 9
(..) flights
Complaint 65
Competing (..) carriers 65

Competition 70

Confidential information 80

Confidentiality 86

Contravention
Regulation (.. of ..) 9

Page

Designated area 70, 75

Disabled persons 45

Domestic service
Service agreement 70

For hire or reward criteria 54, 56

Fares
Level of (..) 75

Freight only flight 75

In-flight service 75

Information (Confidential) 80

Interpretation
Base protection provisions 6
Publicly available
Aerial construction service 63
Air ambulance service 54, 56
Emergency transportation 51, 59
Lodge operation 61
Private transportation 59
Specialty service exclusion 63

Late intervention 33

Letter-decision (Appeal) 33

Level
(..) of fares 75
(..) of return 75
(..) of service 75

Licence
Condition
Canadian status 88
New criteria for licensing 70
Subcontract of (..) authorities 70

Licence replacement program 54
Conditions of licence 51

Page

Licensing 70

Licensing exemption 56

National Transportation Agency
Powers 33
Powers to regulate, to inquire and to implement corrective measures 45

Non-scheduled international service . . 54, 80

Market entry requirements 80

Obligation (Regulatory) 9

Onus 80

Payment of costs 45

Procedure 15
Canadian status 86
Two stage procedure 80
Intervention 80
Late intervention 33
Onus 80
Show cause proceeding 86

Publicly available
Aerial construction service 63
Air ambulance service 54, 56
Emergency transportation 51, 59
Exemption "unnecessary, undesirable or impractical" 56
For hire or reward criteria 54, 56
Lodge operation 61
Private transportation 59
Specialty service exclusion 63

Public hearing 80

Public interest 65, 70, 80

Regulation 6
Contravention of (..) 9

Regulatory obligations 9

Remote community 75

Page

Review
Changes in facts or circumstances 33
Letter-decision 33

Route protection privilege 65

Service agreement 70

Service
Air ambulance (..) 54
Charter (..) 6
Charter air (..) 51
Domestic (..) 51, 54, 65
Level of (..) 75
Non-scheduled international (..) 80

Show cause proceeding 86

Tariffs filing 9

Tourism 75

Railway Transportation and *Railway Act*

Abandonment
Adverse effects 268
Agency approval (conveyance of track) . 206
Agreement of sale 206
Branch lines
* Boundary 268
* Carleton 306
* Chester 214, 225
* Danville 208
* Granby 250
* St-Raymond 226
Determination of actual losses 214
Freight services 306
Interim actual loss determination 214
Interlocutary decision 208
Opposition 250
Passenger services
Separate procedure 306
Preliminary motion 306
Proposed 206
Public subsidy to compensate losses . . . 268

Page

Reasonable probability of the line becoming economic in the foreseeable future
- Adverse effects . . . 268
- Alternative transportation services . . . 268
- Future transportation needs . . . 250
- Traffic forecast . . . 250
- Marketing efforts . . . 250
- Military implication . . . 250
- Public interest . . . 226, 250, 268

Recommendation to provide quarterly instalment information concerning marketing efforts . . . 268

Spur
- Abandonment of (..) . . . 250
- Uneconomical branch line . . 226, 250, 268

Request for additional financial information . . . 208

Actual loss . . . 214

Agency
(See **National Transportation Agency**)

Agreement of sale
- Proposed abandonment . . . 206

Appeal
- Leave to (..) . . . 12
- Review, rescind or vary . . . 19
  - Change in facts or circumstances
    - Highly competitive market . . . 19
    - Air deregulation . . . 19
    - Transportation industries . . . 19
    - Highway infrastructure . . . 19

Apportioning of construction cost . . . 362

Arbitration award . . . 268

Balance of convenience . . . 12

Base protection provisions . . . 6

Bill of lading . . . 149

Breach of obligation . . . 149

Bridge
- Bridge traffic . . . 208

Page

- Overhead . . . 362
- Reconstruction . . . 362
  - Agency's authority to assign responsibility for both the costs of reconstruction and future maintenance . . . 362

Captive shippers . . . 149, 165

Carrier
- Connecting (..) . . . 174
- Common carrier obligation . . . 149, 329
- Originating (..) . . . 149

Cattle underpass . . . 340

Change in facts or circumstances
(See **Appeal**)

Clerical mistake . . . 225

Common carrier obligations . . . 149, 329

Compensatory rates . . . 100

Competition . . . 149

Competitive line rate . . . 3, 114

Competitive services . . . 165

Confidentiality
- (..) of information . . . 208
- Contract . . . 149
- Claim for (..) . . . 3
- Financial information . . . 208
- Motion to compel production of documents . . . 214

Consignment of products . . . 159

Connecting carriers . . . 114

Continuous route . . . 114

Contract . . . 149

Cost
- (..) apportionment . . . 36
- (..) consideration . . . 174
- (..) determination . . . 93

Page

Crossing
Convenient and proper (..) 340
Farm (..) 340

Currency exchange factors 114

Deadline
Statutory (..) 208

Decision
Clerical mistake 225

Determination
(See also **Interpretation**)
Interim actual loss (..) 214

Distinction
(See also **Interpretation**)

Division sheets 174

Documentation
Confidentiality 214
Motion to compel 214
Relevancy of documents 214

Eligible movements 343

Employment dispute
Arbitration award 268

Evidence 12

Facilities (Railway) 329

Fairness (Natural justice) 362

Fair market value 329

Fares
Reduced one-way fares 12, 345

Farm crossing
Adequate warning time 340
Cattle underpass 340

Freight
(..) rates 100
(..) service 306

Page

Goods
(See **Products**)

Grade separation
Apportioning of construction cost 36
Criteria 36

Hearing 19, 208, 268

Highly competitive market 19

Highway infrastructure 19

Indicative provisions 208

Information
Confidentiality of (..) 208
Financial (..) 208

Interchange
Notional (or Phantom) (..) 100
Rail mileage 114

Interim order 12

Interim practice 36

Interpretation
Connecting carrier 114
Eligible movements 343
Irreparable harm 3
Local carrier 114
Point of destination 114
Reasonably close 165
Shipper 159
Shipper's facility 159
Siding 159
Traffic 159, 329
Ultimate point of destination 114

Interswitching
Captive shippers 149, 165
Competitive services 165
Consignment and routing of products .. 159
Exemptions 174
Extension of limits 174
Interpretation
Eligible movements 343
Reasonably close 169

Page

Limits 165
Rates 174
Special interswitching arrangement 100

Intervention 268, 306, 345

Investigation 93

Jurisdiction
(See also **National Transportation Agency**)
Abandonment 268
Agreement of sale 206

Lading (Bill of ..) 149

Leave
(See **Appeal**)

Letter-decision
Classification of (..) 225
Clerical msitake 225

Level of service 19, 149, 329

Local carrier 114

Loss of revenues 3

Maintenance
Railway facilities 329

Moot issue 93

Movement
(See **Transportation**)

National Transportation Act, 1987
Intent of the (..) 149, 165

National Transportation Agency
Authority (costs of reconstruction and future maintenance) 362
Jurisdiction 93, 174, 329, 345
Policy objective 329
Power to interpret private agreement .. 362
Powers of the (..) 12, 19, 36

Natural justice
Rule of procedural fairness 362

Page

Net book value 329

Notice period 100

Notional interchanges 100
(or Phantom interchanges)

Obligation
Breach of (..) 149
Common carrier 149, 329
(..) to provide adequate and suitable accommodation 19
Railway carrier (..) 340

Overnight service 19

Opposition 100

Originating carrier 149

Passenger transportation 12, 19

Phantom interchange 100

Point of destination 208

Point of origin 208

Policy
(See **National Transportation Agency**)

Powers of the Agency
(See **National Transportation Agency**)

Precedent
Impact of application and (..) issues ... 174

Procedure
Balance of convenience 12
Declaratory order 345
Evidence 12
Impact of application and precedent issues 174
Indicative provision 208
Interim order 12
Interim practice 36
Interlocutory decision 208
Intervention 268, 306, 345
Investigation 93

Page

Motion to compel documents 214
Public hearing 19, 208, 268
Preliminary motion 268
Request for additional financial information 208
Stay of order 3

Procedural fairness 362

Products
Consignment of (..) 159
Routing of (..) 159

Public hearing 19, 208, 268

Public interest 12
Tariffs prejudicial to the public interest

Public policy matter 345

Public subsidy
Abandonment 268

Rail routing 149

Rates
Competitive line rates 3, 114
Method of calculation 114
Point of origin and destination 114
Currency exchange factor 114
Compensatory rates 100
Freight rates 100
Interswitching rates 100, 174
Non-compensatory rate 93
Rate brake point 149
Rate increase 100
Rate negotiation process 174
Reduced one-way fares 12, 345
Special interswitching rates 100
Through-rate 174

Res judicata 93

Retroactive (Application of statutes) 93

Revenues (Loss of ..) 93

Review, rescind or vary
(See Appeal)

Page

Rights
Shippers' (..) 100

Routing
(..) instruction 149
(..) of products 159

Rules, Orders and Regulations 3

Service
Competitive (..) 165
Freight (..) 306
Level of (..) 329
Overnight (..) 19
Passenger (..) 306, 329, 345

Shippers' rights 100

Subsidy
Movement of grain 343

Statutes
Retroactive application (..) of 93
Statutory notice period 100

Statutory deadline 208

Tariffs
Special local passenger tariffs 345
Special tariffs 12
Tariffs prejudicial to the public interest . 345

Traffic
Captivity and diversion of (..) 174
Continuous route 114

Transportation
(including Movements)
Bridge traffic 208
Methanol 114
(..) of grain 343
Passenger 12, 19
Rail (..) 208
Subsidy 343
Suspended meat 93

Transportation cost differential 3

Transportation industries 19

Page

Underpass
Cattle 340

VIA
Funding sources 345
Loss of service 345
Reduced one-way fares 345
Special local passenger tariffs 345

Pilotage Act

Atlantic Pilotage Authority
Self-sustaining financial basis 319
Economic and efficient operation 319

Pilotage charges
Increase in (..) 319

Public interest
Increase in pilotage charges 319
Prejudicial to the (..) 319

Safety parameters 319

Tariff
Fair and reasonable charges 319
Real cost 319

Western Grain Transportation Act

Appeal
Leave to (..) 373

Carriers (Rate agreement) 373

Interpretation
(..) of s. 45 of the *Western Grain Transportation Act* 373

Jurisdiction 373

National Transportation Agency
Jurisdiction 373

Public interest
Concept of prejudice to the (..) 373

Page

Rates
Rate agreement between shippers-carriers 373
Statutory rate structure 373

Shippers (Rate agreement) 373

****